Skrzydła i Motor



29 (265) Rok VI
15 – 21 LIPCA 1951
Cena 60 groszy

BUDUJEMY SOCJALISTYCZNE LOTNICTWO

Olbrzymi czterdziestometrowej wysokości ruchomy dźwig przesunął się lekko kilkanaście metrów naprzód po stalowych szynach, długie ramię wykonało obrót o 90 stopni. Mechanik siedzący w kabinie kierowniczej gdzieś na wysokości czwartego piętra puścił w ruch mechanizm zwalniający stalową linę, biegnącą od wysięgu i dwa żelazne wózki napełnione zaprawą opuściły się dokładnie na stanowisko trzech młodych murarzy — ZMP-owców, budujących ostatnie piętro potężnego bloku 2A na terenie Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej.

Obok, w odległości 30 metrów przy samej ulicy Marszałkowskiej, wali się z hukiem wielka szczytowa ściana ponurej kamienicy czynszowej, ściągnięta przy pomocy długiej stalowej liny przez grupę robotników.

Znika stare — widmo czasów wyzysku człowieka przez człowieka, buduje się NOWE — symbol troski o człowieka i wykuwa się SOCJALIZM.

Z entuzjazmem pracuje załoga, budująca Marszałkowską Dzielnicę Mieszkaniową. Odpowiadając na apel Huty „Kościuszko" — podjęła zobowiązanie dla uczczenia Święta Odrodzenia, 22 Lipca.

„Drugi blok MDM — 2A oddamy do użytku w dniu 22 lipca, na 18 dni przed terminem! Do 22 lipca wykonamy plan miesięczny na pięciu blokach! Wykończymy 344 izby mieszkalne, przyśpieszymy tempo budowy na wszystkich odcinkach, zaoszczędzając 30 000 roboczo-godzin!"...

Walka o wzmożenie produkcji trwa i staje się coraz bardziej zacięta. Rusza jeden z największych obiektów Planu Sześcioletniego, cementownia - gigant „Odra", spływają na wodę nowe jednostki morskie, robotnicy skrócą termin uruchomienia potężnych Zakładów Chemicznych w Dworach, załoga Wizowa przyśpiesza o 6 dni obróbkę i montaż wielkiego pieca, wzmacniają tempo pracy załogi fabryk samochodów w Starachowicach i Lublinie, podejmują cenne zobowiązania górnicy, hutnicy, włókniarze!

Naród polski przez powszechny udział w Czynie Lipcowym daje wyraz swej niezłomnej woli walki o pokój i solidarności w tej walce z całą postępową ludzkością.

* * *

Codziennie na ulicach Warszawy ludziska zadzierają do góry głowy. Nad lasem rusztowań, nad ramionami dźwigów, nad całym tym ogromnym placem budowy, jakim jest Warszawa — błyszczą w lipcowym słońcu białe skrzydła szybowców. Niezmordowanie holują je CSS-y z pobliskiego lotniska. Zgrabne sylwetki „Much", „Sępów", czy „Komarów" zrosły się mocno z warszawskim niebem. Zna je dobrze każdy warszawiak — od najmłodszego do najstarszego.

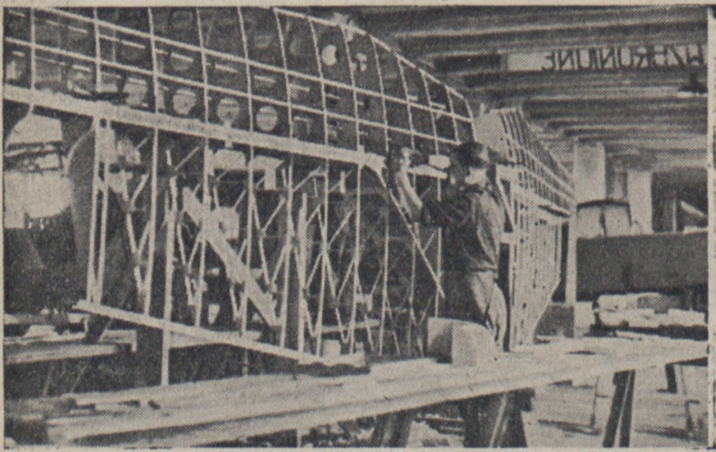
Znam je dobrze i ja, ba, muszę nawet długo i szeroko opowiadać o nich synkowi, który kiedyś z pewnością będzie pilotem. Zarzuciłem stare bajki, do lamusa niepotrzebnych już dziś gratów złożyłem historię „z tysiąca i jednej nocy". Dziś — opowiadam co dzień memu synowi tylko jedną, nowoczesną historię. Słucha jej z niezmienną ciekawością, widzę, że jest to dlań bajka najbardziej czarowna i zajmująca...

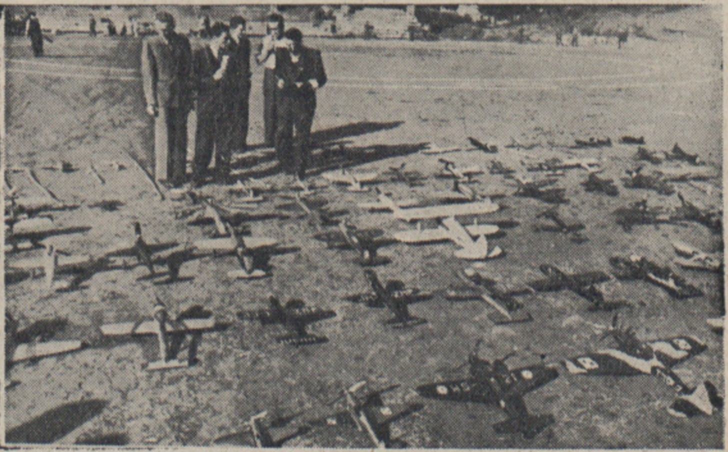
Jest to, moi mili — PRAWDZIWA BAJKA O LUDOWYM LOTNICTWIE.

O czym tam w niej nie ma! Zapominając, że mym słuchaczem jest mały brzdąc, mówię mu tak na serio, „jak dla dorosłych"— o szybownictwie. Mówię mu o tym, co dumą przepełnia serce. Wydaje mi się, że opowieści mej życzliwie i z uśmiechem słucha ogromny żuraw po przeciwnej stronie ulicy (czy to nie jego imiennik srebrnoskrzydły „Żuraw" krąży nad nim właśnie u podstawy cumulusa?), wydaje mi się, że winda z ładunkiem cegły, która przystanęła na chwilę na wysokości 3-go piętra nowego domu — również nastawia ucha...

Moja opowieść jest pełna cyfr. Mieni się wspaniałym blaskiem osiemnastu diamentów, uzyskanych przez pilotów Ligi Lotniczej na Krajowych Zawodach Szybowcowych, lśni złotem trzynastu wyczynów i czterech pełnych złotych odznak zdobytych przez chłopców z LL w Inowrocławiu. Jest w niej mowa

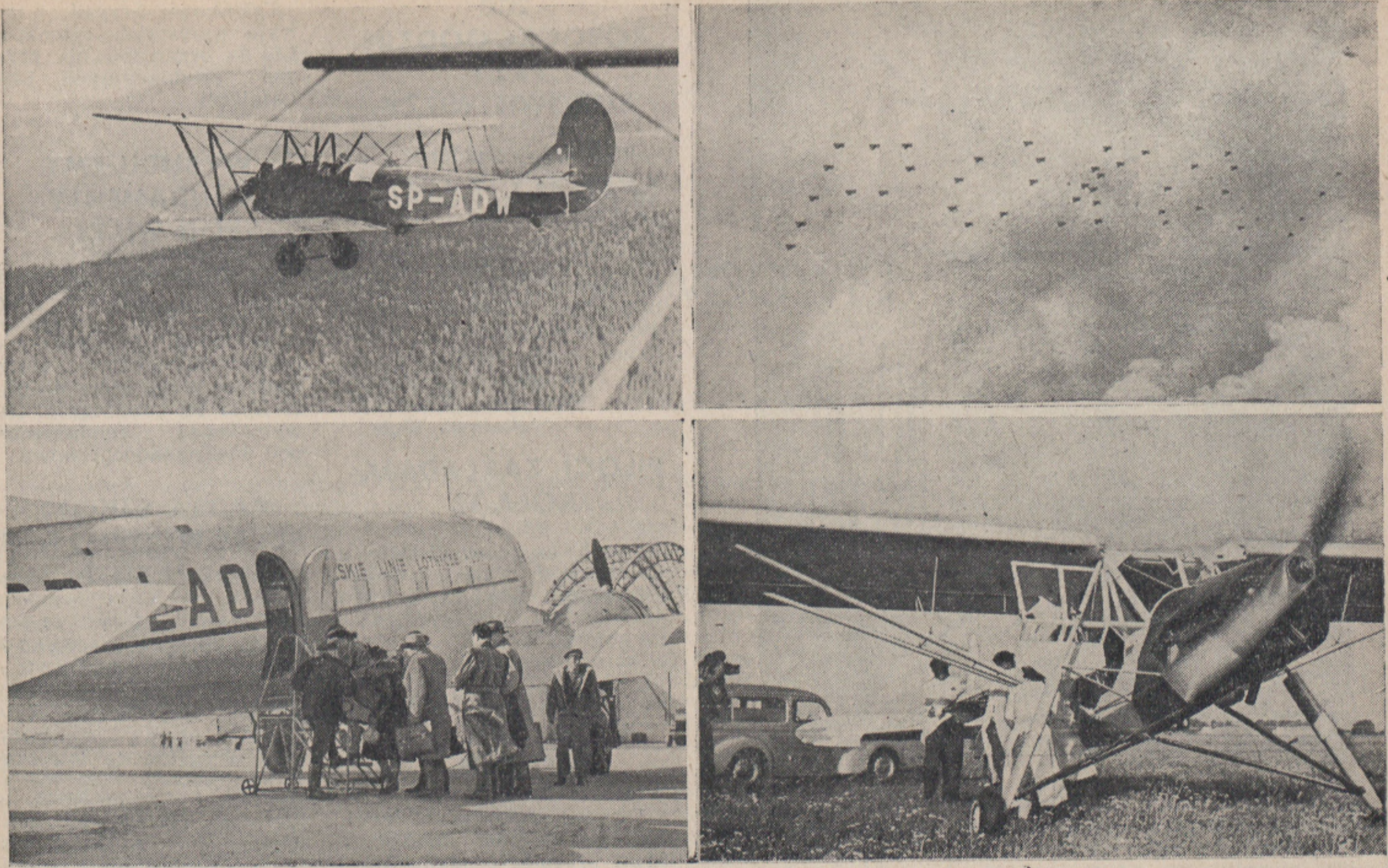
W szybkim tempie rozwijają się wszystkie dziedziny lotnictwa Ludowej Polski. Wre praca w warsztatach, modelarze przygotowują się intensywnie do Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających, szkolą się kadry skoczków spadochronowych, biją rekordy piloci szybowcowi...











Realizując hasło pokojowej pracy dla dobra gospodarki narodowej piloci LL wzięli udział w opylaniu lasów. W każdej chwili również gotowe są do niesienia pomocy lekarskiej chorym samoloty sanitarne Ligi Lotniczej. Z roku na rok wzrasta liczba pasażerów przewożonych przez samoloty Polskich Linii Lotniczych „Lot".

o ponad siedemnastu tysiącach kilometrów jakie piloci szybowcowi Ligi Lotniczej przemierzyli w promieniach czerwcowego słońca na VIII KZS, o Staszku, który wzbił się na wysokość ponad 7 000 metrów nad lotnisko i walczył zwycięsko z burzą, o piętnastu dzielnych chłopcach, którzy w braterskim współzawodnictwie przemierzyli trasę długości 350 kilometrów z Inowrocławia do Lublina...

Czasem muszę tłumaczyć coś bardziej szczegółowo. Tak na przykład — o dwóch kolegach Ryśku i Andrzeju i dwóch minutach, które zadecydowały o zwycięstwie Ryśka w przelocie docelowo-powrotnym Warszawa — Lublin— Warszawa na trasie 314 kilometrów. Lub o dzielnym Ślązaku Edku, który przeleciał 470 kilometrów na olbrzymiej trasie z Katowic pod Szczecin.

— Zabrakło mu, synu, tylko 30 kilometrów do zdobycia diamentu...

Mały Marek — słucha. A potem — prosi o jeszcze.

Opowiadam mu potem historię o leśnych szkodnikach i walczących z nimi samolotach Ligi Lotniczej. I tutaj — cyfry, które mówią, że piloci nasi w czasie dwóch miesięcy trudnej pracy rozpylili ponad 325 tysięcy kilogramów owadobójczego proszku na powierzchni 12 tysięcy hektarów lasów.

Płyną słowa opowieści o lasach mazurskich, śląskich i pomorskich niszczonych przez osnuję, mniszkę i sosnówkę, o samolotach i pilotach Ligi Lotniczej, niosących tym lasom ratunek przed zagładą.

A potem — jeszcze o spadochronach. O młodzieży, która przechodzi planowe wyszkolenie w skokach z wież, o nauce skoków z samolotów, o uczniach i instruktorach w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Ligi Lotniczej, o całej tej olbrzymiej pracy, jaką nasze ludowe lotnictwo wykonuje po to, aby Polska była szczęśliwa, aby ludzie pracy w naszej ojczyźnie prędzej doczekali czasu, kiedy odetchną w pełni SOCJALIZMEM.

* * *

Żyjemy w czasach, w których bajka zamieniła się w szczerą rzeczywistość. Na wszystkich odcinkach życia naród polski wykuwa lepszą przyszłość. Nazywamy ją socjalizmem. Budujemy socjalizm na wszystkich placach budowy gigantycznego Planu Sześcioletniego, umacniamy go — w duszach ludzkich, walczymy o niego z całych sił...

Od chwili ogłoszenia Manifestu Lipcowego przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego w pamiętnym i radosnym dniu 22 lipca 1944 roku przeszliśmy drogę gigantycznych osiągnięć. Spójrzmy wstecz.

W wyniku zwycięstwa bohaterskiej Armii Radzieckiej nad hitlerowskim faszyzmem kraj nasz uzyskał przed siedmiu laty wolność. Przystąpiono do przeprowadzania wielkich reform społecznych. Unarodowiono wielki i średni przemysł, zagospodarowane zostały zrabowane nam przed wiekami Ziemie Zachodnie, przeprowadzona została reforma rolna, zwycięsko wykonany został 3-letni Plan Odbudowy.

Masy pracujące pod kierownictwem Partii i Rządu przystąpiły do walki o wykonanie olbrzymiego Planu Sześcioletniego — planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce. Wiemy dziś w drugim roku sześciolatki, jak bardzo wiele wykonaliśmy, aby szybciej ten plan zrealizować. Dumni jesteśmy ze wspaniałych sukcesów odniesionych przy budowie potężnych obiektów przemysłowych, ze wzrastającego szybko dobrobytu i rozwijającej się kultury mas ludowych, z olbrzymiego pędu do nauki. Wiemy, że szybkimi krokami zbliżamy się do zwycięstwa — do socjalizmu.

Walka o socjalizm toczy się w lotnictwie. Jest to walka o ścisłe włączenie lotnictwa w wartki nurt wielkich przemian naszego kraju, walka o zbliżenie naszego człowieka do zagadnień lotniczych, o jak najszersze udostępnienie lotniczego szkolenia masom polskiej młodzieży.

O tym, że walkę tę wygramy, świadczą fakty z terenu wielkiej bitwy, jaką Liga Lotnicza toczy o wykonanie planu drugiego roku Lotniczej Sześciolatki. Świadczy o tym wspaniała bojowa postawa ludzi naszego lotnictwa, nie szczędzących sił i entuzjazmu w dążeniu do tego, aby stare bajki zamieniały się w socjalistyczną rzeczywistość.

JZ.



MŁODZIEŻ LIGI LOTNICZEJ CZCI LIPCOWE ŚWIĘTO

Masy pracujące całego kraju pracą pragną uczcić Święto Odrodzenia.

Robotnicy, górnicy, chłopi ze spółdzielni produkcyjnych spontanicznie podejmują zobowiązania lipcowe: wyprodukują dodatkowe tysiące metrów tkanin, dadzą państwu tysiące ton ziarna.

Młodzież lotnicza Ludowej Polski nie pozostaje w tyle. Swoją wytężoną pracą bierze czynny udział w uczczeniu Święta Odrodzenia.

Jako pierwsze podjęły zobowiązanie lipcowe — przepracowania 200 roboczo-godzin przy budowie wieży spadochronowej — dziewczęta, członkinie Ligi Lotniczej z koła Nr 8 w Stalowej Woli, które wzywają do podejmowania podobnych zobowiązań inne koła LL w całej Polsce.

Kim są te dziewczęta?...

— Uczennice Państwowego Liceum d'a Wychowawczyń Przedszkoli, członkinie ZMP, aktywistki Ligi Lotniczej, których koło LL Nr 8 należy do jednego z najlepszych w Okręgu Rzeszowskim. Dziewczęta pierwsze na terenie Stalowej Woli wykonały zobowiązania pierwszomajowe w 140% i jako jedne z pierwszych subskrybowały Narodową Pożyczkę Rozwoju Sił Polski. Dla uczczenia III Zlotu Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie wykonały cenne podarki d'a uczestników Zlotu. Ich ojcowie — to robotnicy fabryk w Stalowej Woli i chłopi ze spółdzielni produkcyjnych.

Dziewczęta z koła Nr 8 swoją wzorową postawą i wytężoną pracą dają dowód wysokiego uświadomienia i głębokiego patriotyzmu oraz troski o szybki rozwój Ludowej Ojczyzny.

200 ROBOCZOGODZIN PRZY BUDOWIE WIEŻY

Pierwszy meldunek o przedterminowym wykonaniu zobowiązań podjętych ku uczczeniu Święta Odrodzenia nadesłało koło LL Nr 8 w Stalowej Woli. Członkinie koła swoje zobowiązanie przepracowania 200 roboczogodzin przy budowie wieży spadochronowej wykonały w 110%.

Władysław Kóleczko
Stalowa Wola

PILOCI ZAKŁADAJĄ KOŁA LL

Piloci szybowcowi Ligi Lotniczej ze Stalowej Woli zobowiązali się założyć 2 nowe koła LL, w tym jedno koło na wsi.

LOTNICZA BRYGADA PRODUKCYJNA MELDUJE:

Dla uczczenia Święta Odrodzenia 22 lipca młodzieżowa brygada produkcyjna Ligi Lotniczej w Nowej Hucie podjęła zobowiązanie wybudowania jednego bloku mieszkalnego i oddania go do użytku na trzy dni przed przewidzianym terminem, zwiększenia wydajności pracy ze 160% na 180%, podniesienia poziomu uświadomienia politycznego wśród członków Koła LL, uaktywnienia pracy koła i zwiększenia stanu liczebnego jego członków oraz zorganizowania kącika LL w miejscowej świetlicy.

Swoimi zobowiązaniami i pracą członkowie brygady produkcyjnej Ligi Lotniczej w Nowej Hucie budują nową, socjalistyczną Polskę i pokój na całym świecie.

Członkowie brygad, wzywają wszystkich członków LL do organizowania brygad produkcyjnych Ligi Lotniczej.

WYBUDUJEMY FUNDAMENTY POD WIEŻĘ!

W odpowiedzi na apel żeńskiego Koła LL Nr 8 w Stalowej Woli odpowiedziało Koło LL przy wydziale budowlanym Huty Stalowa Wola, które do dn. 22 lipca br. zobowiązało się wybudować fundamenty pod wieżę spadochronową.

KADRA SZKOŁY SZYBOWCOWEJ Nr 5 ZOBOWIĄZUJE SIĘ:

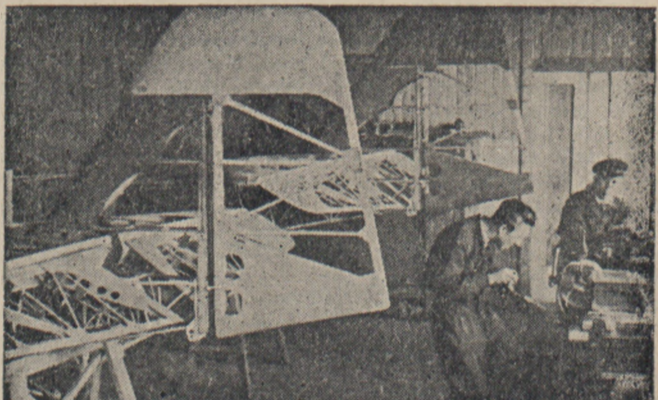
Pragnąc godnie uczcić święto 22 lipca pracownicy Szkoły Szybowcowej LL Nr 8 w Stalowej Woli, podjęli zobowiązanie wykonania płyty betonowej przy hangarze na lotnisku o powierzchni 150 m² z materiału otrzymanego z Zarządu Okręgu LL (zobowiązanie długofalowe) oraz oczyszczenia terenu lotniska z porastających go krzaków.

Zobowiązania indywidualne podjął ob. Seweryn Majewski — stolarz warsztatów szybowcowych szkoły, który do dnia 22 lipca br. wykona naprawę nadwozia samochodu ciężarowego. Wartość wymienionych zobowiązań wynosi 1 250 zł.

Zobowiązania podejmowane przez ludzi naszego ludowego lotnictwa są wyrazem głębokiej troski o przedterminowe wykonanie lotniczej sześciolatki.

Złączeni wspólną pracą przy realizacji Planu Sześcioletniego, wysiłkiem naszych rąk budujemy ludowe lotnictwo i nową socjalistyczną Polskę. **(W).**

Foto: WAF



WYRÓWNUJEMY DO CZOŁÓWKI SZYBOWCOWEJ ŚWIATA

Tegoroczny sezon szybowcowy bije wszystkie poprzednie, jeśli chodzi o wyczyny. Rozpoczął się wprawdzie z lekkim opóźnieniem, bo w kwietniu aerokluby nie meldowały jeszcze o żadnych poważniejszych osiągnięciach, opóźnienie to jednak zostało zrekompensowane z nadwyżką wynikami maja i czerwca.

Piękną serię wartościowych wyczynów tych dwu miesięcy zapoczątkował bardzo udanym startem Aeroklub Warszawski. Oprócz licznych przelotów rzędu 100 — 200 km, piloci Aeroklubu Warszawskiego wykonali w maju cztery przeloty ponad 200 km, sześć przelotów ponad 250 km i dwa przeloty ponad 300 km... Większość tych przelotów stanowiły przeloty docelowe, a wśród nich wyróżnienia godne: przelot docelowy Warszawa — Krosno młodej pilotki Szemplińskiej Wandy, czym ustanowiła **nowy kobiecy rekord krajowy (285 km)** i docelowy przelot długości 320 km (Warszawa — Lesko) pilota Jankowskiego Remigiusza, dający mu dopełnienie złotej odznaki z równoczesnym diamentem. W tym samym okresie Lucyna Wlazło osiągnęła 315 km w przelocie otwartym, zdobywając swój pierwszy „złoty warunek".

Potem był inowrocławski dwutygodniowy obóz treningowy przez KZS-em, a po nim drugie dwa tygodnie zawodów. Przypominanie o wspaniałych osiągnięciach tego okresu wydaje się całkowicie zbędne, bo wyniki inowrocławskie odbiły się dostatecznie szerokim echem nie tylko w prasie lotniczej, ale i codziennej. O nich więc wszyscy na pewno doskonale pamiętamy.

Ale zaledwie uczestnicy zawodów zdążyli rozjechać się do swych macierzystych ośrodków, już „świat szybowcowy" zaalarmowany został nowymi rewelacjami. Zaczęła znowu Warszawa. Współzawodniczący pomiędzy sobą już od długiego czasu piloci Bitner Ryszard i Ziemiński Andrzej wykonali jednego dnia i o tym samym czasie wspaniały przelot docelowo-powrotny 2 x157 km na trasie Warszawa — Lublin — Warszawa. Wcześniejsze o kilka minut lądowanie Bitnera zapewniło mu tytuł nowego krajowego rekordzisty w tej konkurencji

Po tym wyczynie warszawiaków ruszyli katowiczanie. Aeroklub Śląski długo w tym roku nie dawał znać o sobie, ale za to kiedy się wreszcie zameldował, to w pełnym zrywie. Edek Makula zaatakował w pięknym przelocie docelowym z Katowic Szczecin i chociaż do osiągnięcia trzeciego diamentu zabrakło mu 30 km, to jednak przelotem swym pokrył najdłuższą u nas po wojnie odległość — 470 km. Jeszcze Makula nie zdążył ze swą „Muchą" wrócić ze Szczecina, a już trzej inni jego koledzy klubowi wykonali nie mniej piękne przeloty docelowe z Katowic do Zgorzelca, uzyskując po 302 km odległości, a wraz z nią brakujące warunki do złotej odznaki oraz diamenty. Trójka ta, to Kirakowski Zbyszek, Zając Zygmunt i Kopernok Rudolf, którzy chociaż wystartowali w dość dużych odstępach czasu, to jednak spotkali się prawie równocześnie w Zgorzelcu, na małej łączce w Parku Miejskim nad samą granicą, gdzie lądowali dla zapewnienia sobie koniecznej do warunku diamentowego odległości. W parę dni później jeszcze jeden przedstawiciel Aeroklubu Śląskiego — Kozłowski Jan zdobył warunek do złotej odznaki i diament przelotem docelowym do Zamościa, długości 320 km.

Słoneczna niedziela dnia 1 lipca, stała się dniem sukcesu szybowniczek. Pilotka Lucyna Wlazło z Aeroklubu Warszawskiego dokonała w dniu tym pięknego przelotu docelowo-powrotnego 2 x 125 km na trasie Warszawa — Łódź — Warszawa, zdobywając odległością łączną 250 km nowy kobiecy rekord krajowy, **który jest równocześnie lepszy od dotychczasowego rekordu międzynarodowego.** W tym samym czasie Dankowska Barbara z Aeroklubu Pomorskiego wykonała trzystokilometrowy przelot docelowy z Lisich Kątów do Lublina, zdobywając tym wyczynem diament oraz uzyskując **jako pierwsza szybowniczka w Polsce złotą odznakę.**

Do kolekcji czerwcowych sukcesów szybowcowych należy jeszcze diament wysokościowy pilota Ackermana Stanisława z Aeroklubu Kujawskiego. W tworzącym się cumulonimbusie osiągnął on wysokość 6 675 m (przewyższenie 5 525 m), walcząc w czasie lotu z rzadko spotykanej wielkości gradem, który rozniósł w „drobny mak" limuzynę szybowca i poturbował dotkliwie pilota. O sile wznoszeń, jakie napotkał w chmurze Ackerman może świadczyć fakt, że nawet w korkociągu, którym pilot usiłował uciec z nieprzyjemnego spotkania z gradem, wariometr wykazywał wznoszenie szybowca.

Wspaniałe wyczyny pierwszych miesięcy tegorocznego sezonu zachęcają do porównania, jak właściwie wyglądamy z naszym dorobkiem wyczynowym w porównaniu z latami ubiegłymi. A porównanie to jest w istocie ciekawe i wiele mówiące:



FELIKS DZIERŻYŃSKI

20 lipca br. mija 25 rocznica śmierci wielkiego polskiego rewolucjonisty, jednego z najbliższych współpracowników Lenina i Stalina — Feliksa Dzierżyńskiego. Od najmłodszych lat był czynnym działaczem polskiego ruchu robotniczego, płomiennym bojownikiem o wyzwolenie narodu polskiego spod jarzma carskich i rodzimych wyzyskiwaczy. Był członkiem Zarządu Głównego Socjal-Demokracji Królestwa Polskiego i Litwy, najsilniejszej podówczas organizacji rewolucyjnej w naszym kraju; nawiązuje łączność z rosyjskim ruchem robotniczym, wie bowiem, że interesy robotników we wszystkich krajach są wspólne. Po rewolucji 1905 roku Dzierżyński zostaje przez władze carskie osadzony w więzieniu, lecz to nie łamie jego nieugiętej postawy. W roku 1917 po zwolnieniu z więzienia przez rewolucję lutową, Dzierżyński od razu staje do czynnej pracy politycznej. Staje się jednym z organizatorów Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, współpracuje z Leninem i Stalinem. Po zwycięstwie Rewolucji, Dzierżyński obejmuje stanowisko przewodniczącego Nadzwyczajnej Komisji do Walki z Kontrrewolucją, później zaś Komisarza Ludowego do spraw transportu i przewodniczącego Rady Gospodarki Narodowej.

„Dzierżyński — to płomień rewolucji" — powiedział o nim towarzysz Stalin. Życie Feliksa Dzierżyńskiego powinno być przykładem dla każdego z nas. Od Niego winniśmy się uczyć ukochania własnego narodu, bezgranicznego poświęcenia sprawie rewolucji i wierności dla socjalistycznej Ojczyzny, nieprzejednanej nienawiści do wrogów ludu pracującego.

Naszą codzienną pracą wzmacniamy siły Polski ludu pracującego, tej Polski, o której marzył Dzierżyński.

TABELA PORÓWNAWCZA WYCZYNÓW SZYBOWCOWYCH

Rodzaj wyczyn	Stan na koniec r. 1950	Uzyskanych w roku bieżącym	Stan na 1 lipca 1951 r.
diamentów wysokościowych (5 000 m)	8	8	16
diamentów przelotu docelowego (300 km)	6	17	23
diamentów przelotu otwartego (500 km)	1	—	1
razem diamentów	15	25	40
warunków wysokościowych do złotej odznaki	18	5	23
warunków odległościowych do złotej odznaki	8	9	17
razem warunków do złotej odznaki	26	14	40
pełnych złotych odznak szybowcowych .	14	15	29

Kolumna „Stan na koniec 1950 r." ujmuje wszystkie uzyskane w latach poprzednich wyczyny do końca 1950 roku włącznie, na jej tle zatem dwumiesięczny plon roku bieżącego przedstawia się naprawdę imponująco. A przecież do tego dodać jeszcze możemy, że o ile w roku ubiegłym mieliśmy obok jednego posiadacza złotej odznaki z trzema diamentami (Góra Tadeusz) jednego też z diamentami dwoma (Adamek Jerzy), **to dzisiaj szybowników z dwoma diamentami do złotej odznaki mamy już dwunastu.** (Katowice — 5 Inowrocław — 3, Warszawa, Kraków, Wrocław Toruń po 1).

Podobnie radośnie wygląda podsumowanie **srebrnych odznak szybowcowych:**

do roku 50-go mieliśmy ich w Polsce ogółem	277
w ciągu roku 50-go uzyskanych zostało	141
a w tym roku jest już zaawizowanych	20
Razem więc srebrnych odznak	438

co świadczy wymownie o tym, że za liczną czołówką pilotów wysokowyczynowych postępuje jeszcze liczniejsza grupa zaawansowanego narybku wyczynowego.

Zastanówmy się. Skąd bierze się ten ogromny postęp we wszystkich dziedzinach naszego wyczynu szybowcowego? Co jest źródłem z dnia na dzień wspanialszego rozwoju naszego szybownictwa?

Odpowiedź na te pytania nasuwa się sama.

Siedem lat temu — 22 lipca 1944 roku lud pracujący w Polsce ujął władzę w swoje ręce. Powstał PKWN — pierwszy Rząd Polski Ludowej, który swym manifestem „Do narodu polskiego! Do Polaków w kraju i na emigracji!", z małego wówczas skrawka wolnej ziemi wzywał do walki z okupantem, do walki o realizację pierwszego historycznego programu prac naszego państwa.

Konsekwentne wypełnianie kolejnych punktów programu PKWN we wszystkich dziedzinach życia kraju, coraz troskliwsza opieka państwa nad naszym sportem lotniczym, coraz szersze umasowienie tego sportu wśród młodzieży robotniczej i chłopskiej naszego państwa przez Ligę Lotniczą oraz całkowicie bezpłatne szkolenie wstępne i wyczynowe w sporcie szybowcowym — to właśnie źródła naszego stałego postępu, naszego wspaniałego rozwoju lotnictwa sportowego, a wraz z nim szybownictwa wyczynowego.

Ten rozwój, to między innymi widomy skutek braterskiej pomocy Związku Radzieckiego. Wzorując się na stalinowskich sokołach, korzystając z ich przebogatych doświadczeń, szczycąc się ich przyjaźnią, budujemy nasze lotnictwo szybciej, rozwijamy je i popularyzujemy wśród najszerszych mas młodzieży. Wyrównujemy do czołówki szybowcowej świata — do szybowników radzieckich.

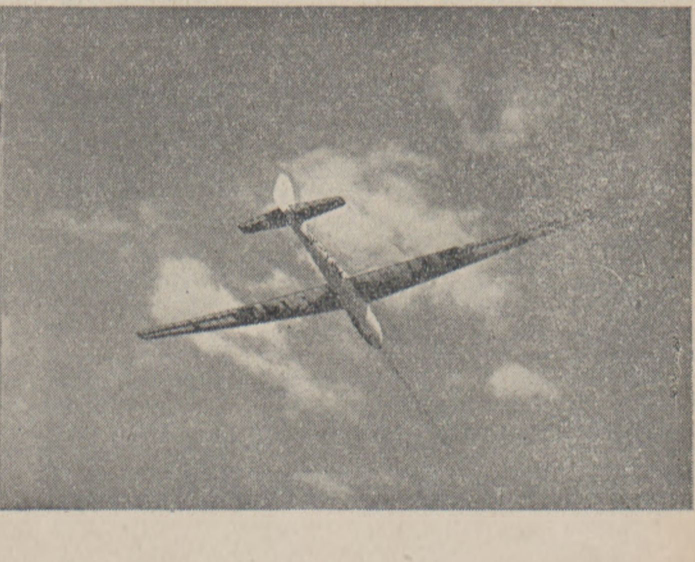
Możemy być spokojni o przyszłość naszego sportu szybowcowego. Wyniki i osiągi szybowcowe będą coraz lepsze i coraz liczniejsze, tak jak coraz potężniejsze staje się nasze Ludowe Państwo.

TADEUSZ REJNIAK

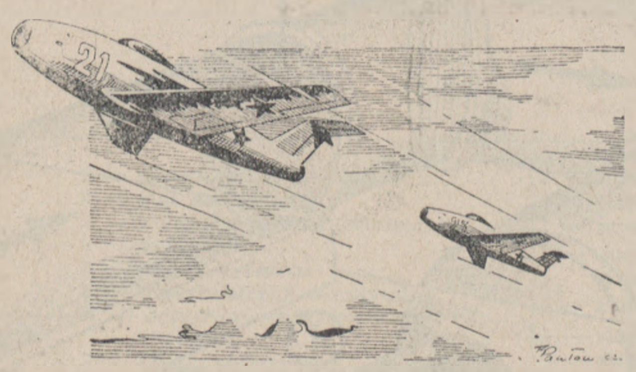
Jednym ze źródeł wspaniałego rozwoju naszego szybownictwa jest coraz szersze umasowienie sportu szybowcowego wśród młodzieży robotniczej i chłopskiej naszego państwa przez Ligę Lotniczą oraz całkowicie bezpłatne szkolenie wstępne i wyczynowe.

Foto: LL — Koszewski





WIELKA REWIA
STALINOWSKIEGO LOTNICTWA



Z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR minister spraw wojskowych ZSRR, marszałek Wasilewski, wydał następujący rozkaz:

Towarzysze lotnicy, inżynierowie i technicy, strzelcy i radiooperatorzy, wszyscy pracownicy przemysłu lotniczego! Towarzysze żołnierze i podoficerowie! Towarzysze oficerowie i generałowie!

Dzień lotnictwa ZSRR w roku bieżącym wita naród radziecki nowymi sukcesami w rozwoju lotnictwa stalinowskiego i powiększaniu jego zdolności bojowej.

Bezgranicznie wierni narodowi radzieckiemu, partii komunistycznej, rządowi ZSRR i wielkiemu wodzowi i nauczycielowi towarzyszowi Stalinowi, nasze sokoły stalinowskie wspólnie ze wszystkimi siłami zbrojnymi twardo stoją na straży twórczej pracy naszego narodu i państwowych interesów Związku Radzieckiego.

Pracownicy przemysłu lotniczego witają święto nowymi osiągnięciami w dziedzinie rozwoju i opanowania techniki lotniczej.

Witam i pozdrawiam was z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR i życzę dalszych sukcesów w opanowaniu techniki i sztuki lotniczej, w umacnianiu dyscypliny i podwyższeniu gotowości bojowej lotnictwa.

Dla uczczenia Dnia Lotnictwa ZSRR rozkazuję:

Dziś 8 lipca 1951 r. oddać salwę honorową w stolicy naszej ojczyzny — Moskwie i w stolicach Republik Związkowych.

Niech żyje potężne lotnictwo stalinowskie!

Niech żyje bohaterski naród radziecki i jego waleczne siły zbrojne!

Niech żyje wielka partia bolszewików!

Niech żyje rząd radziecki!

Chwała naszemu wielkiemu wodzowi i nauczycielowi, genialnemu dowódcy Generalissimusowi Związku Radzieckiego — towarzyszowi Stalinowi!

Minister spraw wojskowych
ZSRR
Marszałek Związku Radzieckiego
WASILEWSKI

8 lipca odbyła się nad lotniskiem Tuszyno pod Moskwą wspaniała defilada lotnictwa radzieckiego. W loży państwowej obecny był Józef Stalin w otoczeniu kierowników partii i rządu. Setki tysięcy mieszkańców stolicy Związku Radzieckiego, przybyłych na defiladę, z entuzjazmem witały Wielkiego Stalina — twórcę lotnictwa radzieckiego.

Defiladę otworzyły samoloty z olbrzymimi sztandarami. Wzrok setek tysięcy ludzi skierowany był w stronę samolotu z olbrzymim sztandarem, na którym widniał portret Stalina. Na następnych samolotach widniały transparenty z godłami 16 republik radzieckich. Grupa samolotów układała na tle nieba słowa: „Chwała Stalinowi".

Następnie rozpoczęła się pierwsza część defilady. Wzięli w niej udział piloci-amatorzy, którzy wykonali szereg niezwykle zręcznych popisów pilotażu. Zwracała uwagę grupa pięciu samolotów, którymi dowodził Bohater Związku Radzieckiego Maryna Czeczniewa. Następna grupa, składająca się z 25 samolotów wykonała niezwykle skomplikowane popisy sportowe. Jeden z samolotów tej grupy pilotowany był przez pracownicę metra moskiewskiego, Annę Bodriaginę.

W popisach tych uczestniczyli m. in. rekordzista świata Forostenko, majster zakładów „Krasnyj Proletarij" — Markow oraz student Instytutu Spraw Międzynarodowych — Kuźniecow.

Następnie odbyły się popisy szybowców, którymi kierowała znana rekordzistka Małgorzata Raceńska.

Druga część defilady poświęcona była pokazom lotnictwa wojskowego. Dowodził generał Wasyl Stalin. Na początku odbył się wyższy pilotaż na samolotach odrzutowych konstrukcji Mikojana. Samoloty te z szybkością większą niż szybkość dźwięku i z niezwykła precyzją wykonały skomplikowane figury pilotażu. Podobne popisy zostały później wykonane przez większe grupy myśliwców odrzutowych. Następnie przeleciały liczne eskadry wielosilnikowych ciężkich bombowców oraz myśliwców.

W tegorocznej defiladzie wzięły udział hydroplany konstrukcji Mikojana.

Publiczność oglądała z kolei z podziwem eskadry samolotów konstrukcji Jakowlewa, które wzbijają się w powietrze oraz lądują przy minimalnym rozbiegu. Start i lądowanie tych samolotów możliwe są w dowolnych warunkach terenowych.

Drugą część rewii zakończył pokaz licznych śmigłowców oraz samolotów-amfibii.

Trzecia część defilady poświęcona była grupowym skokom spadochroniarzy - sportowców.

Defilada lotnicza na lotnisku w Tuszyno pod Moskwą pozostawiła niezatarte wrażenie na wielosettysięcznej rzeszy, stała się wspaniałą manifestacją potęgi lotnictwa radzieckiego, stojącego na straży pokoju. Dzień Lotnictwa wykazał niezwykle wysokie kwalifikacje i doświadczenie radzieckich lotników i spadochroniarzy.

*

Cała prasa radziecka w licznych artykułach omawia rozwój lotnictwa radzieckiego.

„Prawda" w artykule wstępnym pisze m. in., że lotnictwo radzieckie odgrywa niezwykle doniosłą rolę w twórczym wysiłku narodów ZSRR. Związek Radziecki zajmuje pierwsze miejsce na świecie, jeśli chodzi o zastosowanie lotnictwa w rozwoju gospodarki narodowej. Długość linii komunikacyjnych Związku Radzieckiego od lat przewyższa znacznie długość linii lotniczych w USA. Naród radziecki korzysta w dużym stopniu z usług lotnictwa w swym budownictwie pokojowym.

Generał Żigariew w artykule zamieszczonym w „Prawdzie" omawia m. in. rolę lotnictwa radzieckiego podczas Wielkiej Wojny Narodowej. Samoloty radzieckie pod względem swej jakości bojowej górowały nad samolotami niemieckimi. W ciągu ostatnich trzech lat wojny przemysł radziecki dostarczał frontowi przeciętnie 40 tys. samolotów rocznie.

Za wielkie zasługi na polu walki ponad 2 000 lotników otrzymało zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Po wojnie — pisze gen. Żigariew — konstruktorzy radzieccy stworzyli i tworzą nadal nowe, bardziej udoskonalone typy samolotów.

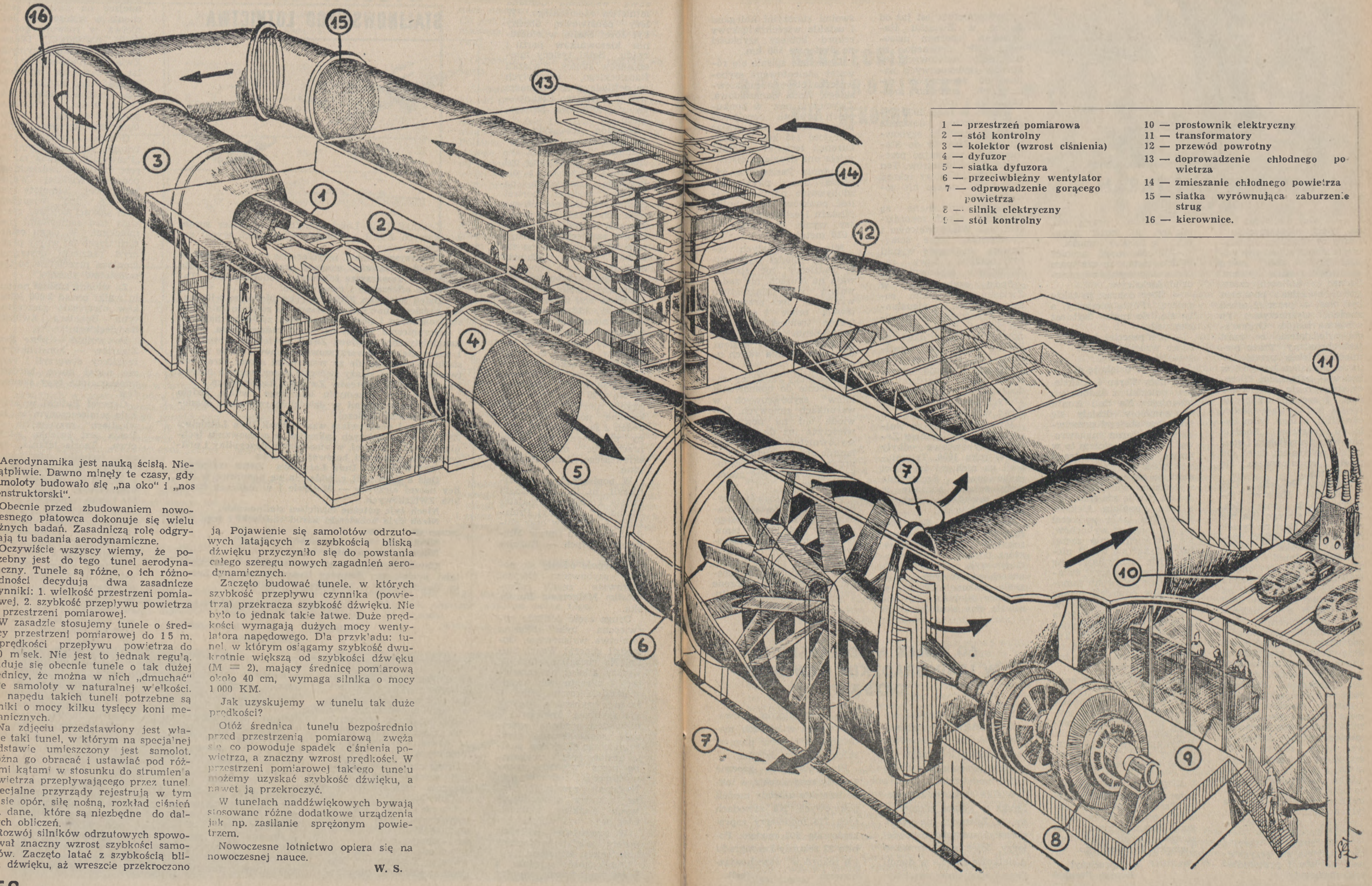
Generał Baticki w artykule zamieszczonym w „Izwiestiach" przypomina, że Rosja jest kolebką lotnictwa. Teoria latania, teoria techniki odrzutowej, budowa samolotów wielkiego typu, technika spadochronowa, wyższy pilotaż i inne osiągnięcia lotnictwa — związane są z nazwiskami wielkich uczonych rosyjskich: Mendelejewa, Żukowskiego, Czapłygina, Ciołkowskiego i wielu inn.

Generał Wasyl Stalin w dzienniku „Komsomolskaja Prawda" pisze, iż w okresie powojennym lotnictwo radzieckie wkroczyło w nowy etap swojego rozwoju. Lotnicy radzieccy, pierwsi na świecie, opanowali sztukę wyższego grupowego pilotażu na samolotach odrzutowych. Samoloty radzieckie są najszybsze, osiągają najwyższy pułap i latają na największą odległość na świecie.

Rozwija się w Związku Radzieckim w niezwykle szybkim tempie masowy sport lotniczy.

Dzień Lotnictwa ZSRR — pisze w zakończeniu autor — odbywa się w warunkach, gdy Związek Radziecki rozwija na ogromną skalę swój przemysł cywilny i realizuje budownictwo największych na świecie elektrowni wodnych i plany przeobrażenia przyrody.

POZNAJEMY TUNEL AERODYNAMICZNY



1 — przestrzeń pomiarowa
2 — stół kontrolny
3 — kolektor (wzrost ciśnienia)
4 — dyfuzor
5 — siatka dyfuzora
6 — przeciwbieżny wentylator
7 — odprowadzenie gorącego powietrza
8 — silnik elektryczny
9 — stół kontrolny
10 — prostownik elektryczny
11 — transformatory
12 — przewód powrotny
13 — doprowadzenie chłodnego powietrza
14 — zmieszanie chłodnego powietrza
15 — siatka wyrównująca zaburzenie strug
16 — kierownice.

Aerodynamika jest nauką ścisłą. Niewątpliwie. Dawno minęły te czasy, gdy samoloty budowało się „na oko" i „nos konstruktorski".

Obecnie przed zbudowaniem nowoczesnego płatowca dokonuje się wielu różnych badań. Zasadniczą rolę odgrywają tu badania aerodynamiczne.

Oczywiście wszyscy wiemy, że potrzebny jest do tego tunel aerodynamiczny. Tunele są różne, o ich różnorodności decydują dwa zasadnicze czynniki: 1. wielkość przestrzeni pomiarowej, 2. szybkość przepływu powietrza w przestrzeni pomiarowej.

W zasadzie stosujemy tunele o średnicy przestrzeni pomiarowej do 1 5 m, a prędkości przepływu powietrza do 100 m/sek. Nie jest to jednak regułą. Buduje się obecnie tunele o tak dużej średnicy, że można w nich „dmuchać" całe samoloty w naturalnej wielkości. Do napędu takich tuneli potrzebne są silniki o mocy kilku tysięcy koni mechanicznych.

Na zdjęciu przedstawiony jest właśnie taki tunel, w którym na specjalnej podstawie umieszczony jest samolot. Można go obracać i ustawiać pod różnymi kątami w stosunku do strumienia powietrza przepływającego przez tunel. Specjalne przyrządy rejestrują w tym czasie opór, siłę nośną, rozkład ciśnień itp. dane, które są niezbędne do dalszych obliczeń.

Rozwój silników odrzutowych spowodował znaczny wzrost szybkości samolotów. Zaczęto latać z szybkością bliską dźwięku, aż wreszcie przekroczono ją. Pojawienie się samolotów odrzutowych latających z szybkością bliską dźwięku przyczyniło się do powstania całego szeregu nowych zagadnień aerodynamicznych.

Zaczęto budować tunele, w których szybkość przepływu czynnika (powietrza) przekracza szybkość dźwięku. Nie było to jednak takie łatwe. Duże prędkości wymagają dużych mocy wentylatora napędowego. Dla przykładu: tunel, w którym osiągamy szybkość dwukrotnie większą od szybkości dźwięku (M = 2), mający średnicę pomiarową około 40 cm, wymaga silnika o mocy 1 000 KM.

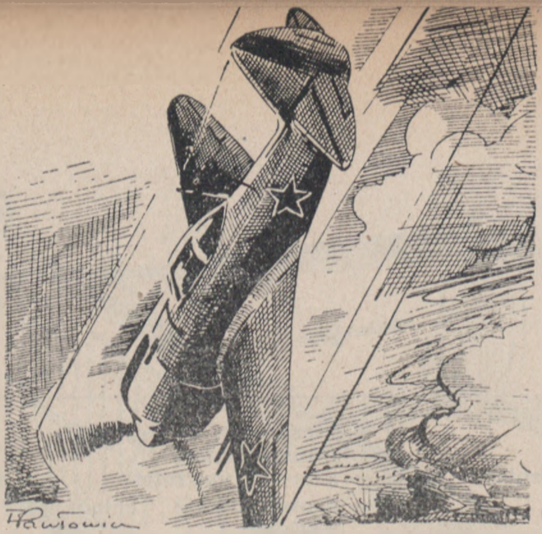
Jak uzyskujemy w tunelu tak duże prędkości?

Otóż średnica tunelu bezpośrednio przed przestrzenią pomiarową zwęża się, co powoduje spadek ciśnienia powietrza, a znaczny wzrost prędkości. W przestrzeni pomiarowej takiego tunelu możemy uzyskać szybkość dźwięku, a nawet ją przekroczyć.

W tunelach naddźwiękowych bywają stosowane różne dodatkowe urządzenia jak np. zasilanie sprężonym powietrzem.

Nowoczesne lotnictwo opiera się na nowoczesnej nauce.

W. S.



LATAJCIE JAK TARAN

(dok. z nr. 28)

— A więc długo już lecę na tyłach nieprzyjaciela i czuję, że straciłem orientację. Ciemno, ziemi nie widzę. Myślę sobie, trzeba sprawdzić gdzie jestem. Sądząc z obliczeń czasu, gdzieś niedaleko powinien być most — przecież przed startem wyznaczyłem go sobie na mapie. Oczywiście wiedziałem, że most jest chroniony przez niemieckie działa przeciwlotnicze. Począłem krążyć i w końcu — natrafiłem. Niemcy słyszą mnie, ale nie widzą. I zaczęli walić na chybił trafił. Całą okolicę oświetlili, a tego tylko było mi potrzeba. „Bądźcie zdrowi!" pomyślałem i spokojnie poleciałem dalej. Od mostu orientowałem się już dobrze.

Podlatuję do celu... Cóż to takiego? Mnóstwo jasnych ognisk płonie. Ech, nie, myślę, starego lisa nie nabierzecie! Nasi na tyłach nie zapaliliby takich pochodni. Pułapka!

Lotnicy lubili słuchać Tarana. Latał on więcej niż inni — odbył już ponad dwieście nocnych lotów na tyły wroga! Pierwszy latał tam, gdzie było najbardziej niebezpiecznie, najlepiej umiał ukradkiem i podstępem przelecieć przez linię frontu, kryć się w chmurach, lub na odwrót przyciskać samolot do ziemi, unikając obstrzału dział przeciwlotniczych.

Lotnicy oczekiwali dalszego ciągu opowiadania, lecz Taran, zauważywszy młodego pilota Aleksiejewa, który zbliżył się do grupy, wstał i podszedł do niego.

Pilot Aleksiejew dopiero co przybył do oddziału i otrzymał zadanie polecieć na tyły wroga.

— No, i co słychać? — zapytał Taran.

— Nie znam tej trasy, a nie zdążyłem się przygotować do lotu i przestudiować marszruty...

— Słuchaj, przyjacielu, tak być nie może; nabawisz się nieprzyjemności.

— I cóż mogę zrobić? Widzisz sam, że nie mam czasu — posępnie odpowiedział Aleksiejew.

— Więc dobrze: ja także polecę. Pójdę pierwszy, a ty się do mnie będziesz stosował.

— Ale przecież ty dopiero co wróciłeś z lotu!

— Nie ma rady...

— No, to dziękuję ci.

W nocy Taran i Aleksiejew polecieli z ładunkiem amunicji. Na linii frontu oba samoloty dostały się pod silny obstrzał przeciwlotniczy. Taran manewrował swoim samolotem to w prawo, to w lewo, to tracił wysokość, to jej nabierał, starając się umknąć przed wybuchami pocisków. Ale ani na chwilę nie spuszczał z oczu samolotu Aleksiejewa. Ten także wykręcał się jak mógł od wybuchów, ale pierścień ognia zaczął już zaciskać się wokół niego. Nie namyślając się długo, Taran włączył światła boczne na swoim samolocie, aby odwrócić uwagę Niemców od Aleksiejewa. Do samolotu Aleksiejewa wróg bił na ślepo, kierując się jedynie dźwiękiem. Teraz przeniósł cały ogień na samolot Tarana, który był dobrze widoczny.

Aleksiejew umknął spod obstrzału. Taran zgasił boczne światło i wykonawszy szereg manewrów, wyszedł nie naruszony z niebezpiecznej strefy ognia. Ryzykując swoim życiem, dzielny pilot Taran wyratował swego towarzysza.

— Latajcie tak, jak Bohater Związku Radzieckiego Taran — mawiali dowódcy eskadr, kiedy Grzegorz Taran otrzymał zaszczytne miano Bohatera Związku Radzieckiego.

przełożył
Roman Frenkel

RADZIECCY SZYBOWNICY

Szybownictwo jest już od dawna w Związku Radzieckim sportem masowym. Nic dziwnego, że większość światowych rekordów szybowcowych należy do sportowców radzieckich, zarówno mężczyzn jak i kobiet.

Jeszcze w roku 1939 Olga Klepikowa dokonała śmiałego przelotu szybowcowego z Moskwy do Stalingradu, pokonując przestrzeń 749 kilometrów. Ten wspaniały światowy rekord dotychczas jeszcze nie został pobity.

Powszechnie znane są nazwiska takich rekordzistek, jak Wielikosielcowa i Prochorowa, które osiągnąwszy doskonałe wyniki przysporzyły sławy radzieckiemu szybownictwu.

Sport szybowcowy w Związku Radzieckim rośnie i rozwija się nieustannie. Z każdym rokiem coraz więcej młodzieży opanowuje trudną sztukę latania na maszynach bezsilnikowych. Radzieccy konstruktorzy budują nowe, coraz lepsze i bardziej udoskonalone szybowce, na których osiągane są rekordowe wyniki.

Po raz pierwszy po wojnie Wszechzwiązkowe Zawody Szybowcowe odbyły się w roku 1950. Triumfowali na nich młodzi piloci szybowcowi. Szczególnie duży sukces odniosły w tych zawodach szybowniczki radzieckie.

Młoda pilotka Zoja Mariejewa, wychowanka aeroklubu moskiewskiego, która po raz pierwszy uczestniczyła w zawodach wszechzwiązkowych, osiągnęła doskonałe wyniki w technice pilotażu. Rywalizowała ona skutecznie ze swoimi starszymi kolegami i ustaliła wszechzwiązkowy rekord kobiecy szybkości na dystansie 100 km.

Doskonale spisała się również utalentowana szybowniczka obwodu moskiewskiego, Anna Samosadowa. Zwyciężyła ona w konkurencji przelotu docelowo-powrotnego, pokrywając odległość 145 km. W konkurencji techniki pilotażu zajęła ona drugie miejsce.

Ludmiła Panasienko odniosła dwa zwycięstwa, zdobywając największą ilość punktów za technikę pilotażu i osiągając najlepszy wynik wysokości — 1 610 metrów.

Mimo doskonałych rezultatów młodzi szybownicy radzieccy nie spoczywają na laurach, nie zadawalają się osiągniętymi wynikami, lecz przez wytrwałą pracę i systematyczne treningi dążą do podniesienia szybownictwa na jeszcze wyższy poziom, do udoskonalenia swych umiejętności.

Szybownicy radzieccy dążą obecnie do opanowania lotów szybowcowych w warunkach zimowych. Dowiodą oni na pewno, a właściwie już dowiedli, że szybownictwo nie jest wyłącznie sportem letnim i że uprawianie go w warunkach zimowych jest zupełnie realne.

Wspaniały rozwój szybownictwa w Związku Radzieckim, stały jego postęp, możliwy jest dzięki temu, że jest ono sportem masowym, dostępnym dla wszystkich ludzi pracy, dzięki temu, że państwo radzieckie stwarza nieograniczone możliwości jego rozkwitu.

R. F.

60 KÓŁEK MODELARSKICH W LENINGRADZKIM OBWODZIE DOSAW

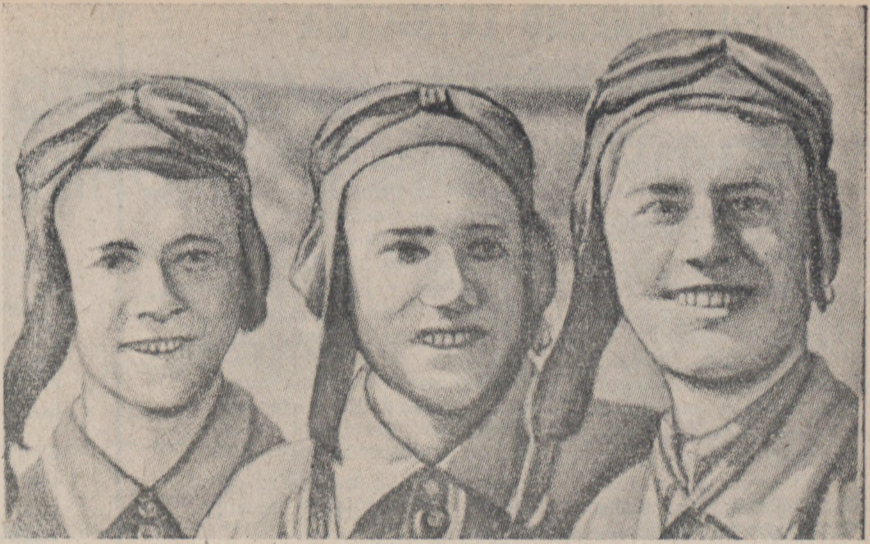
Leningradzki miejski komitet DOSAW osiągnął znaczne sukcesy w rozwoju modelarstwa lotniczego. W mieście pracuje obecnie 60 kółek modelarskich.

Wielka pracownia modelarska w pałacu pionierów im. A. Żdanowa nie mogła obsłużyć wszystkich modelarzy, toteż zorganizowano dodatkowe zajęcia w domu. Grupa specjalnie wyszkolonych instruktorów prowadzi zajęcia w kółkach modelarskich obozów pionierskich i domów dziecka.

Przeprowadzono zaoczne zawody modelarskie, a także miejskie zawody modeli pokojowych. Na zawodach tych 175 modelarzy zaprezentowało 202 modele. Pobito 22 rekordy Leningradu i 6 rekordów wszechzwiązkowych. **(kel).**

E. N. WŁADYMIRSKA
Zasłużona Mistrzyni Sportu

RADZIECKIE SPADOCHRONIARKI BIJĄ REKORDY



(dok. z nr 28)

Grupowy skok z wysokości 5 600 m, z opóźnieniem 3 533,3 m, został wykonany w nocy z 26 na 27 września. Noc wypadła jasna: była pełnia. Niedaleko od startu paliły się wielkie ogniska, konieczne dla orientacji w czasie spadania.

Jesteśmy w samolocie. Przyglądam się uważnie każdej uczestniczce: z wyglądu wszystkie spokojne, jednak w głębi zdenerwowane tak jak i ja. Rzecz zupełnie zrozumiała. Przecież przed nami, radzieckimi sportsmenkami, stało zadanie dokonania, po raz pierwszy w historii sportu spadochronowego, skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości ponad 5 000 metrów!

Strzałka wysokościomierza wskazuje już 3 000 metrów. Dziewczęta wkładają aparaty tlenowe. Za oknami kabiny przepływają światła wielkiego miasta. Na ziemi było nam w ciepłej odzieży gorąco. Teraz, na wysokości 3 000 metrów, odczuwało się chłód.

Zbliżamy się już do wyznaczonej wysokości. Krótki sygnał. Wszyscy zdejmują maski od aparatów tlenowych i podchodzą do drzwi. Rozlega się drugi sygnał — opuszczamy samolot. Jako pierwsza skacze G. Piaseckaja, za nią A. Gusarowa, A. Sułtanowa, W. Seliwierstowa, I. Konjajewa. Ja skaczę ostatnia.

Chłodny strumień powietrza od razu chlusnął w twarz. Szybkość spadania zwiększała się z każdą sekundą. Znajdując się w pozycji głową w dół, odliczam w myśli sekundy. Prosto pod sobą widzę ogniska, po prawej — miejskie światła. Blask księżyca pozwala dojrzeć wskazówkę stopera: jest na cyfrze 30. Nagle zakręciło mnie silnie w prawo. Wyrzucam obie ręce, jak gdyby opierając się o ścisłe powietrze. Rozwieram nogi. Ruch obrotowy zwolnił się od razu wreszcie ustało całkowicie. Jednak ani na chwilę nie tracę z oczu naziemnych punktów orientacyjnych — ognisk.

Spadanie z szaloną szybkością trwa ponad minutę. Wreszcie miejskie światła znikają z boku, a pod sobą rozpoznaję świecący znak „T" oraz trzy wielkie ogniska. Zbliżają się. Jeszcze raz zerkam na stoper: 74-ta sekunda spadania! Do ziemi pozostaje niewiele ponad tysiąc metrów. Wyciągam rączkę czuję silne szarpnięcie. Nad głową otwarła się biała kopuła spadochronu. Oglądam się, poprawiam uprząż. Ziemia zbliża się coraz bardziej. Ląduję w odległości pół kilometra od ognisk. Odpinam spadochron, ostrożnie zdejmuję barograf, daję sygnał białą rakietą. Po chwili zjawia się na niebie jeszcze pięć takich samych rakiet. Są to meldunki wszystkich uczestniczek skoku o pomyślnym lądowaniu.

Rekordy wysokościowego skoku grupowego oraz indywidualnego skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu zostały ustalone w kilka dni później. W nocy z 1 na 2 października samolot uniósł nas w powietrze. Tym razem nie było już tak widno. Na wysokości 3 000 metrów polecam uczestniczkom włożyć maski od aparatów tlenowych i nie czynić zbytecznych ruchów. Sama sprawdzam na aparatach dopływ tlenu.

Wysokość 6 000 metrów. Włączam latarkę i opuszczam samolot. Koziołkuję się. Widzę na przemian gwiaździste niebo i ziemskie światła. Balansując rękoma, wyrównuję lot. Wpatruję się w punkty orientacyjne na ziemi. Spadam prosto nad ogniskami. Potwierdza to fakt, że nie oddalają się one w bok tak jak inne światła znajdujące się pode mną. Zbliżam stoper do latarki, przymocowanej do uprzęży zapasowego spadochronu i sprawdzam obliczany w myśli czas. Wykonuję dwukrotne salto przez głowę, energicznym ruchem całego ciała zatrzymuję się w odpowiedniej pozycji, otwieram spadochron.

Wylądowałam pomyślnie i już w 12 minut od chwili opuszczenia samolotu znalazłam się w budynku kierownictwa lotniska. Widzieli stąd światło mojej latarki, słyszeli odgłos otwierającego się spadochronu i obserwowali cały skok.

Teraz sama wpatruję się w niebo. Pierwsza jaskrawa rakieta — to sygnał, że spadochroniarki wyskoczyły. Następnymi były rakiety kierunkowe, które wystrzeliła A. Gusarowa, wskazując swoim koleżankom kierunek spadania. Następnych pięć białych rakiet z ziemi oznajmiło pomyślne zakończenie skoku.

Uczestniczka tego rekordowego skoku Lidja Wasilionok opowiada:

„Kiedy wznieśłyśmy się na wysokość ponad 6 000 metrów nastała wreszcie długo oczekiwana minuta. Wszystkie zdjęły już maski od aparatów tlenowych. Oddychać i poruszać się jest trudno. W otwartych drzwiach samolotu gęsty mrok. Oto rozlega się sygnał i skaczemy. Naprzód M. Nikitina, W. Seliwierstowa, potem ja, za mną W. Wołogżanina i A. Gusarowa. Na wysokości panuje 20 stopni mrozu. Po wyskoczeniu z samolotu zdrętwiały mi ręce. Odczuwało się brak tlenu, przyśpieszył się oddech.

Rozpoznałam od razu światła na lotnisku: wydawały mi się maleńkimi punkcikami. Na horyzoncie rozścielała się mgła — wydawało mi się, że stoję w miejscu a do mnie zbliża się powoli szereg świateł. Po chwili wrócił normalny oddech. Na prawo i nade mną ukazały się sygnałowe rakiety. W miarę spadania poczułam falę ciepłego powietrza, poczęłam rozróżniać światła na lotnisku. Zuważywszy, że znosi mnie w bok od miejsca lądowania, wykonałam kilka ślizgów. Odwracam się z wiatrem, podciągam nogi i oto jestem już na ziemi".

Tak po raz pierwszy w historii sportu spadochronowego dokonano rekordowych nocnych skoków ze znacznej wysokości z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Ci młodzi sportowcy (na zdjęciu u góry) doskonale zdali egzaminy w swym aeroklubie. Oprócz pilotażu uprawiają oni z zapałem sport spadochronowy. Od lewej: J. Szitikow, W. Biezugłyj i W. Litwinow.

PROFILE MAŁEGO LOTNICTWA (3)

EUGENIUSZ JANECZEK

Jak wiadomo, są także profile, które nie wykazują żadnej wędrówki środka parcia, czyli ramię „a" siły P_z jest stałe i wynosi około 25% długości cięciwy. Są to profile symetryczne, tak chętnie używane przez nas do stateczników. Na pytanie, jak będzie teraz przebiegać krzywa momentów C_m, podświadomie stwierdzimy, że przecież dla stałego momentu (bo przecież a jest niezmienne) także wykres $C_m = f(C_z)$, powinien unaocznić się jako prostopadła do osi C_m-ów.

Niestety będzie inaczej, a wynika to wprost z zależności matematycznej, w jaką ujęliśmy a, we wzorze (3).

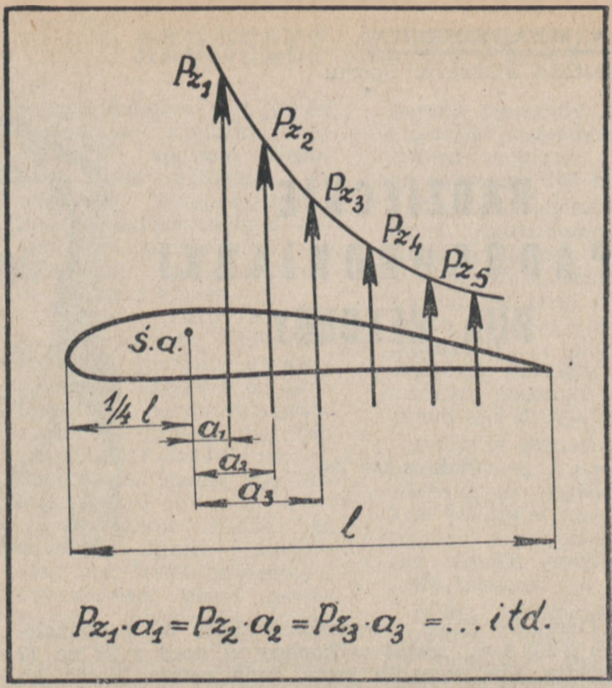
Jeżeli bowiem przy wzrastających kątach natarcia rosnąć będzie C_z, to dla warunku a = constans (stałe), C_m musi także rosnąć. A więc dla profili o stałym punkcie parcia C_m będzie także zmienne. Na wykresie $C_m = f(C_z)$, otrzymamy prostą, jeszcze bardziej pochyloną do osi niż to ma miejsce dla profili o zmiennym punkcie parcia. Mając to na uwadze, należy być bardzo ostrożnym, przy wyciąganiu zbyt pochopnych wniosków z przebiegu wykresu dla C_m.

Muszę w tym miejscu zaznaczyć, że jest także sposób podawania wykresu dla C_m, który nie ma tych niedogodności i już optycznie informuje nas o charakterze momentu skrzydła. Zauważymy, że w dotychczasowych rozwiązaniach punktem wyjścia dla badanego przez nas przebiegu momentu (położenia siły P_z). była krawędź natarcia, od której mierzyliśmy ramię siły a.

Otóż drugi sposób przyjmuje za punkt odniesienia dla określenia momentu, nie krawędź natarcia, a pewien punkt na profilu.

Co to za punkt, gdzie się znajduje i jakie ma własności o tym pomówimy później.

Chciałbym teraz wyjaśnić, że do napisania niniejszego artykułu skłonił mnie po prostu przypadek. Mianowicie na pewnych zawodach modelarskich, jeden z zawodników zapytał mnie znienacka, czy aby Miklaszewski, w swej popularnej książce pt. „Modele latające" nie popełnił błędu, podając dla profilu wybitnie nośnego o niewątpliwie dużej wędrówce środka parcia, wartość C_m. jako stałą, nie kreśląc nawet krzywej. A przecież — dodał — wiadomo nam, że tylko profile dwuwypukłe nie mają wędrówki środka parcia, czyli dają stały moment.



Rys. 5

Po przeczytaniu wszystkiego, co wyżej mówiliśmy, odpowiedzielibyście bez wahania, że profile dwuwypukłe dają stały moment, ale nie jest to równoznaczne ze stałością współczynnika momentu C_m.

Widzimy, że coś tutaj nie w porządku. Aby bardziej podniecić ciekawość czytelników, dodam, że Miklaszewski wcale nie pomylił się, ale i nie pozbawiona jest słuszności wyrażona przez owego modelarza wątpliwość. A więc?

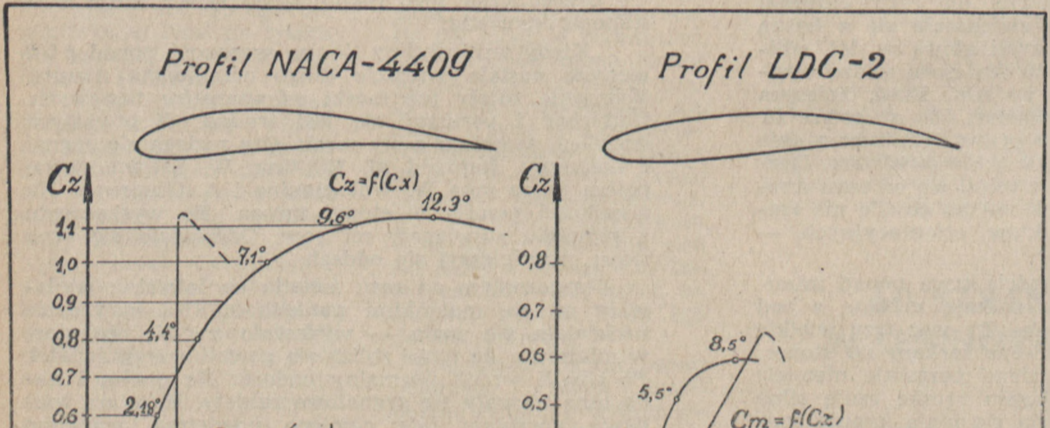
Otóż w ten sposób zbliżyliśmy się, nie wiedząc wcale o tym, do owego drugiego sposobu podawania wykresu C_m, który wyświetli nam interesującą zagadkę.

Aerodynamicy stwierdzili analitycznie i laboratoryjnie, że istnieje na profilu pewien osobliwy punkt, o specyficznych właściwościach.

Mianowicie moment siły P_z odnoszony do tego punktu jest stały aż do krytycznego kąta natarcia. Ten dziwny punkt nosi nazwę ogniska lub środka aerodynamicznego i dla wszystkich profili znajduje się zawsze, z małymi odchyłkami o 25% długości cięciwy profilu, licząc od krawędzi natarcia. Stąd natychmiastowy wniosek, że dla profili dwuwypukłych (symetrycznych), których siła P_z przyłożona jest także w 25% cięciwy, nie otrzymamy żadnego momentu, czyli $C_m = 0$, bo a = 0.

(c.d.n.)

Rys. 6



W następnym numerze SIM-u zamieścimy ostatni odcinek z cyklu artykułów pt. „Profile małego lotnictwa". Prosimy Czytelników o wypowiedzi na temat tego typu artykułów.

(red.)

NOWE DROGI ROZWOJU SILNIKÓW PULSACYJNYCH

Przypominamy sobie dobrze powodzenie silników pulsacyjnych w modelarstwie w latach 1948 — 49. Zdawało się wówczas, że jest to napęd idealny. Z czasem jednak wyszły na jaw jego cechy ujemne.

Ryczące rury sprawiały wiele hałasu i odznaczały się niepewnością działania. Nigdy nie wiadomo, kiedy zechcą działać i dlaczego przestają. Szczególnie element zaworów jednokierunkowych był trudny do opanowania. „Blaszki" przepalały się bardzo szybko, niedomagały gaźniki.

Pierwsze konstrukcje, przyznajmy się szczerze, były wzorowane na modelu amerykańskim w 1947 roku. W 1949 roku poznaliśmy układ radziecki, który niestety jakoś u nas się nie przyjął. Winę ponosi tu konserwatyzm naszych „konstruktorów".

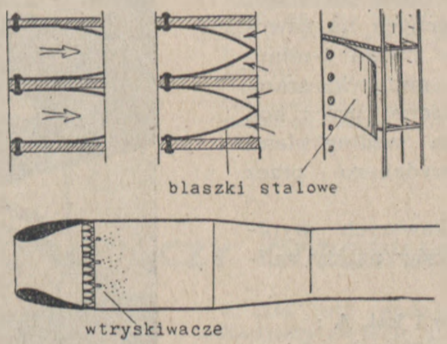
Obecnie, gdy silniki pulsacyjne znalazły szerokie zastosowanie w różnych dziedzinach dużego lotnictwa, warto zająć się nimi bliżej w modelarstwie. Silniki nasze muszą być pewniejsze w działaniu, łatwiejsze w rozruchu i o wiele lżejsze.

Najistotniejszym zagadnieniem będzie tutaj rozwiązanie konstrukcji zaworów. Zawory powinny mieć dużą przepustowość i długotrwałość pracy rzędu kilkunastu minut, a także nie powinny utrudniać rozruchu i łatwo dać się wymieniać. W dużych silnikach pulsacyjnych używanych do napędu łopatek śmigłowców stosowany jest powszechnie układ przedstawiony na rys. Układ ten ma bardzo dużą przepustowość i małą bezwładność, to znaczy, że zawory te łatwo się otwierają na skutek różnicy ciśnień. Powierzchnia ściany zaworów otwartych do zamkniętych jest rzędu 60%. Ponieważ są one konstruowane dla wtrysku paliwa bezpośrednio do komór spalania, zagadnienie ich szczelności nie jest istotne. Wytrzymałość ich na spalenie jest wystarczająca.

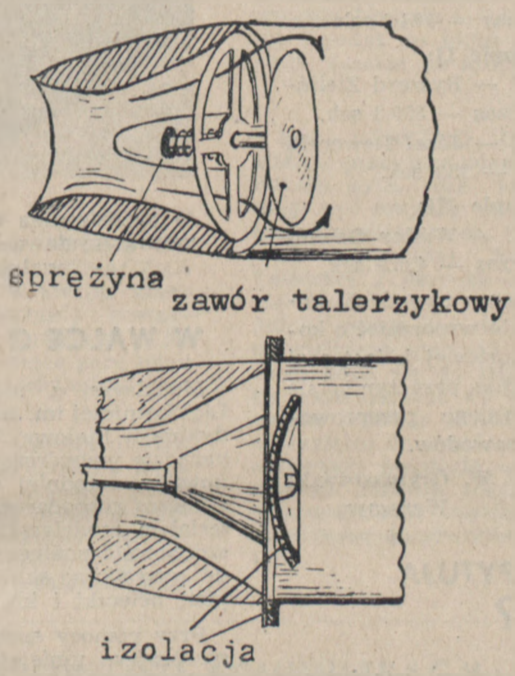
Nasze zawory posiadają cechy wręcz odmienne. Przede wszystkim mają bardzo niską przelotowość rzędu 25%, poza tym łatwo się spalają, ponieważ ogranicznik nagrzewa się wskutek promieniowania i już po upływie minuty czasu zawory „wysiadają", tym bardziej, że warunki ich pracy są bardzo ciężkie. Ponadto łatwo niszczą się one od działania ziarenek piasku, który wraz z powietrzem dostaje się często do silnika.

Ponieważ stosujemy w naszych silnikach gaźniki ssące, zawory muszą być bardzo szczelne ze względu na rozruch. Przedostanie się bowiem ciśnienia do komory gaźnika przy pierwszym wybuchu powoduje przerwanie ssania. W czasie pracy nieszczelność nie jest sprawą istotną. Znane są wypadki, że silnik pracuje nawet bez kilku blaszek. (rys.2).

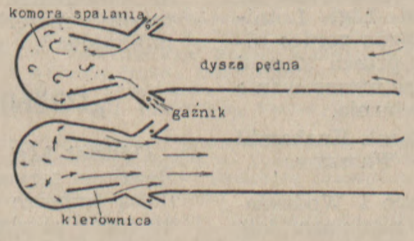
Konstrukcja zaworów powinna pójść w kierunku zwiększenia przepustowości i zmniejszenia się ich nagrzewania. To ostatnie osiągnąć można przez odcięcie dopływu ciepła z ogranicznika do blaszek, oraz dodanie siatek chroniących blaszki przed bezpośrednim zetknięciem z płomieniem. Siatki jednak bardzo tłumią przepływ.



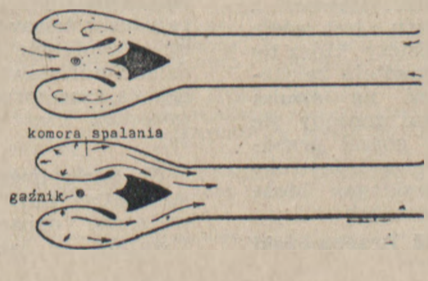
Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3 i 4



Jako materiał na blaszki należy używać nie twardej stali, ale brąz krzemowy lub berylowy. Istnieje wiele dróg polepszenia tej konstrukcji.

Jest jednak jeszcze inna, zupełnie odrębna droga rozwiązania konstrukcji silników pulsacyjnych. Są to silniki bezzaworowe. Zasada ich działania jest prosta.

Komora spalania jest z przodu całkowicie zamknięta. Wlot mieszanki znajduje się w jej tylnej części. (rys. 3). Jest on tak dobrany, a raczej ukształtowany, że przy wybuchu strumień gazów nie może się doń dostać, ponieważ skierowany jest wyraźnie osiowo do tyłu.

Po wylocie spalin przez dyszę rozpędzającą, gdy w komorze silnika panuje podciśnienie — powietrze wylatuje przede wszystkim kanałami ssącymi, porywając po drodze cząstki paliwa z pierścieniowego gaźnika. Mieszanka powstaje dopiero w komorze wybuchowej, gdzie musi wzrosnąć równocześnie ciśnienie falowe, co razem powoduje ponowny wybuch.

Częstotliwość tych silników może być bardzo wysoka, rzędu kilkudziesięciu tysięcy okresów na minutę, ponieważ drgać będzie tu nie słup powietrza o długości całej rury, ale tylko o długości komory spalania. Co za tym idzie — siła ciągu znacznie wzrośnie w stosunku do objętości komory, choć sprawność cieplna może być nawet nieco mniejsza.

Najistotniejszą jednak cechą tych silników jest ich nadzwyczajna prostota oraz większa pewność działania, ponieważ może się tu zepsuć tylko gaźnik. Może istnieć także druga forma konstrukcji tych silników, analogiczna w działaniu (rys. 4).

Silników tych niestety nie można obliczyć. Wszystkie wielkości określić można obecnie na drodze doświadczeń. Najistotniejszą jednak sprawą jest ukształtowanie kanałów wlotowych oraz kierownicy spalin wewnątrz komory spalania. Musi ona bowiem zapobiec przedostaniu się ciśnienia do kanałów ssących, a równocześnie spowodować należyte zawirowanie wpadającej mieszanki.

Praktycznie w zbudowanym już silniku trzeba będzie wielokrotnie zmieniać kształt i położenie kierownicy, zanim silnik „zagra" należycie.

Materiałem na silniki może być zwyczajna blacha stalowa malowana ognioodporną farbą aluminiową. Chodzi bowiem nie o wytrzymałość, ale o zabezpieczenie jej przed przepaleniem. Jeżeli można, lepiej użyć stopu krzemowego.

Gdy ktoś chce budować silniki większe, to należy raczej stosować bezpośredni wtrysk paliwa, który jest pewniejszy w działaniu. Niestety w małych silniczkach modelarskich jest on bardzo trudny do zrealizowania.

ANDRZEJ MOLDENHAWER

KORESPONDENCI SIMU donoszą

WARSZAWSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniu 26 czerwca br. odbyły się w Starej Miłośnie pod Warszawą Oddziałowe Zawody Eliminacyjne modeli latających przed Zawodami Ogólnopolskimi.

Nawet najbardziej zagorzały optymista zwątpiłby, że tegoroczne Zawody przebiegną pomyślnie, słuchając dnia poprzedniego komunikatu PIHM lub spoglądając na przesuwające się ponad Warszawą ponure warstwy chmur, a wreszcie czekając na „punktualnych" modelarzy, przybywających na miejsce zbiórki z półgodzinnym lub większym spóźnieniem. Samochód z pierwszą grupą zawodników ruszył sprzed gmachu KC Partii o godzinie ósmej.

Modelarstwo lotnicze na terenie Warszawy nabiera charakteru masowego, o czym świadczy ilość startujących na tegorocznych zawodach, która wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym o 110%.

Niespodzianką dla wszystkich obecnych na zawodach były ponad 1-minutowe loty gumówki szkolnej wykonanej przez kol. Kurackiego według planu Nr 5, wydanego przez ZG LL.

Do ciekawszych wyników zawodów należy zaliczyć:

w grupie I kat. A :
Ireneusz Kowalewski — czas — 131,1 sek.
kat. B. Wiesław Kuracki — czas — 104 2 sek.

w grupie II:
kat C — Ryszard Zieliński — czas — 359,3 sek.
kat E — Józef Rewerelli — czas — 253 sek.

w grupie III:
kat. C — Wiktor Gawiński — czas — 438,9 sek.

Mówiąc o zawodach, należy także wspomnieć o komisji sportowej, której praca głównie przyczyniła się do sprawnego przeprowadzenia zawodów.

W. Grymaszewski
Warszawa

CZYTELNICY SIM-u ZAPYTUJĄ DLACZEGO?

... Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Świdnicy nie przestrzega wyznaczonych godzin urzędowania?

Na drzwiach lokalu Oddziału znajduje się tablica, z której dowiadujemy się, że Zarząd urzęduje codziennie od godz. 10 do 18. Niestety, tabliczka ta jest tylko dla interesantów — Zarząd wyznaczonych godzin nie przestrzega. Może dla niego istnieje inna tabliczka z innym podziałem godzin, o której my nie wiemy. Niech ogłosi ją w Sim-ie!

Czesław Nowicki
Świdnica

— Chętnie ogłosimy... ku wstydowi Zarządu Oddziału LL w Świdnicy.

(red.)

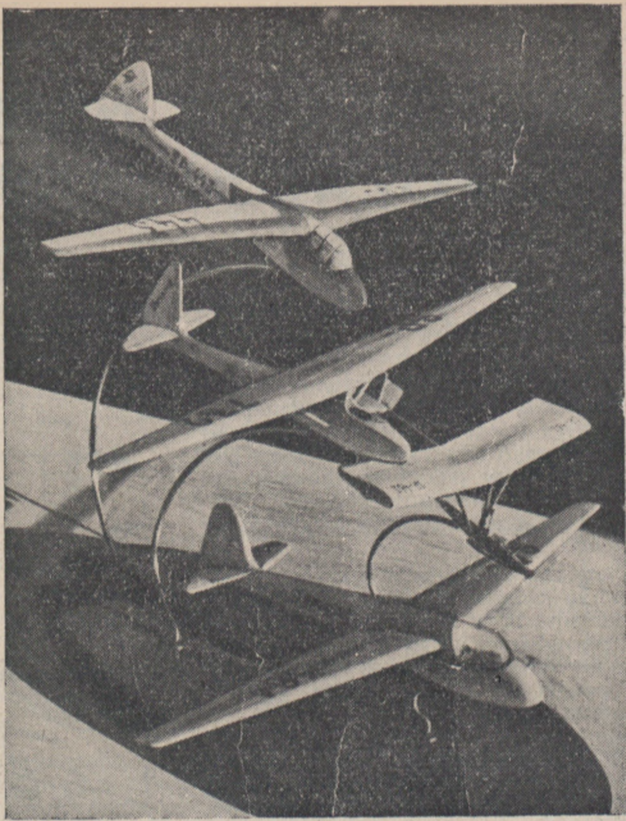
...Zarząd Oddziału Stołecznego LL nie zainteresował się dotychczas modelarnią lotniczą, znajdującą się w „Domu Kultury Dziecka" TPD na Kole?

Członkowie modelarni nie są członkami Ligi Lotniczej, lecz pragną gorąco nimi zostać i proszą Zarząd Okręgu o zainteresowanie się ich modelarnią.

Jacek Kucharski
Warszawa

...w Radlinie i Wodzisławiu nie ma modelarni lotniczej? W Radlinie jest wielu chłopców chętnych do pracy w modelarstwie, lecz niestety, nie mają własnej modelarni. Również i w Wodzisławiu jest wiele chętnej młodzieży, która by z radością powitała założenie modelarni na swoim terenie. Lokal możeby się znalazł, lecz gorzej przedstawia się sprawa instruktora modelarskiego. Może ktoś nam pomoże?

Romuald Brachmoński



W październiku br. odbędzie się w Warszawie ogólnopolska wystawa modeli redukcyjnych. Czy przygotowałeś już model na wystawę?

W WALCE O OSZCZĘDNOŚĆ SUROWCA

Modelarze z modelarni Ligi Lotniczej im. Jana Tałdykina w Stalowej Woli na naradzie wytwórczej postanowili oszczędniej niż dotychczas gospodarować materiałem modelarskim. Oszczędności podlegają przede wszystkim: sklejka, papier, beleczki i klej.

Przy pomocy specjalnych szablonów umiejętnie porozkładanych na papierze czy sklejce wycina się potrzebne do budowy modelu elementy. Pozostałe resztki materiału, nawet najmniejsze, składane są do odpowiednich skrzynek i następnie używane na odpowiednio małe elementy.

Na podłodze modelarni nie widać teraz porozrzucanych kawałków papieru, beleczek i sklejki.

Wyniki tej walki o racjonalne wykorzystanie materiałów modelarskich dają modelarni duże oszczędności.

Modelarze ze Stalowej Woli wzywają wszystkich modelarzy w kraju do walki o oszędność materiałów.

Władysław Kóleczko
Stalowa Wola

„LOTNICZA" IMPREZA W BĘDZINIE

Oddział Ligi Lotniczej w Będzinie zorganizował lotniczą imprezę artystyczną, na którą poszłam z nadzieją, że dowiem się tam coś nowego o lotnictwie, usłyszę ciekawy wiersz lub piosenkę lotniczą. Niestety, rozczarowałam się. Przez cały czas trwania spektaklu o lotnictwie nie powiedziano ani słowa. Podobnie jak ja, rozczarowaną była pozostała część publiczności.

W czasie trwania przedstawienia mniej cierpliwi widzowie opuszczali salę. Uważam, że taka impreza zorganizowana przez Ligę Lotniczą, w żadnym wypadku do popularyzacji lotnictwa się nie przyczyniła.

Wanda Żak
Czeladź

Impreza artystyczna zorganizowana przez Ligę Lotniczą w Będzinie jest najlepszym przykładem jak nie należy organizować imprez lotniczych, których głównym celem jest właśnie popularyzowanie lotnictwa. Program imprezy powinien być odpowiednio opracowany i mieć charakter lotniczy.

(red.)



Naszą pocztę zaczynamy od listu kol. **MARIANA KAŁEMBASIAKA ze Starej Wsi pod Kutnem**, któremu rodzice nie pozwalają uczęszczać do odległej o 3,5 km modelarni, ponieważ zbyt późno wraca do domu. — Może poprosicie instruktora, ażeby przesunął zajęcia na wcześniejsze godziny dnia? Najlepszym rozwiązaniem byłoby oczywiście założenie modelarni w Starej Wsi. Mamy wrażenie, że powinniście porozumieć się w tej sprawie z instruktorem, a następnie z Gminną Radą Narodową i organizacją ZMP-owską, które powinny Wam przyjść z pomocą. Sądzimy, że chętnych do pracy w modelarni znalazłoby się w najbliższej okolicy wielu. Spróbujcie!

Koledze **WIESŁAWOWI MICHALSKIEMU z Nowosielca**, zapytującemu gdzie można nabyć numery SiM-u z lat ubiegłych — odpowiadamy, że można je otrzymać w redakcji po uprzednim wpłaceniu odpowiedniej kwoty pieniężnej na konto PKO-I-19795/113 — Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych. Ceny podawaliśmy w numerze 21 SiM-u z br.

Kol. **RYSZARD KACPRZAK z Płocka** ma poważne trudności ze skompletowaniem dokumentów, potrzebnych do złożenia podania o przyjęcie na szkolenie w pilotażu szybowcowym. Jeśli chodzi o świadectwo lekarskie, to wcale nie musicie iść do lekarza prywatnie. Możecie sprawę załatwić przez Miejski Ośrodek Zdrowia co wcale Was nie będzie „słono" kosztowało. Jeśli osoba, u której jesteście na utrzymaniu posiada książeczkę Ubezpieczalni Społecznej (obecnie ZLP) to i Wy także macie prawo korzystania ze świadczeń tej instytucji. Jeśli nie posiadacie wyciągu z ksiąg ludności z danymi Waszego ojca, to należy sprawę załatwić przez sąd. Dokładnych informacji będziecie mogli zasięgnąć w Wydziale Prawnym Miejskiej Rady Narodowej w Płocku. Mamy nadzieję, że uda Wam się pokonać wszelkie trudności. Oczekujemy od Was listu, ale już ...z szybowiska Ligi Lotniczej.

Odpowiadając na list kol. **MARIANA KUROWSKIEGO z Kumiałtowic**, musimy mu otwarcie napisać, że warunkiem koniecznym dla zakwalifikowania go na szkolenie lotnicze jest posiadanie świadectwa ukończenia 7 klas szkoły podstawowej. W czasie trwania szkolenia na szybowisku nie możecie ukończyć brakującej Wam 7-ej klasy. Radzimy jednak nie opuszczać rąk. Zwróćcie się o pomoc do organizacji ZMP-owskiej, która na pewno Wam jej nie odmówi. Przy pomocy kolegów uda Wam się szybko opanować potrzebny materiał, zdać egzamin w szkole jako tzw. ekstern i uzyskać potrzebne świadectwo. Życzymy powodzenia.

Kolega **M. BOMBEK** zwrócił się do Powiatowego Zarządu ZMP w Pułtusku celem otrzymania informacji o szkoleniu w pilotażu silnikowym. Niestety, potrzebnych wskazówek nie otrzymał. Dziwi nas, że w Pow. Zarz. ZMP w Pułtusku nie interesuje się instrukcjami ZG ZMP, wydanymi w tej sprawie. Mamy nadzieję, że problem ten niebawem się wyjaśni i proszący o informacje nie będą wychodzić z tzw. „kwitkiem". Jeśli chodzi o Wasze drugie pytanie to po zakwalifikowaniu Was na szkolenie musicie zwrócić się do Powiatowego Kom te u Kultury Fizycznej o spowodowanie udzielenia Wam przez instytucję, w której pracujecie, płatnego urlopu sportowego na okres potrzebny na zakończenie kursu (tj. — 6 tygodni).

Kolega **MIECZYSŁAW** ... **z Rogoźna** (nazwisko niemożliwe do odcyfrowania) pisze, że kierownik jego modelarni nie przejawia żadnej działalności. Prosimy Was o podanie bliższych (i prawdziwych) wiadomości odnośnie tej sprawy, a my postaramy się znaleźć odpowiedni sposób, żeby nakłonić go do solidnej roboty. Czekamy na list!

Otrzymaliśmy już drugi list w sprawie zamieszczonej w tygodniku „Przyjaciółka" „rady", w myśl której dziewczęta nie mają co robić w lotnictwie sportowym. Widzimy tu jak szkodliwe skutki wywołuje fałszywa, zła informacja prasowa. Pisze o tym kol. **R. D. z Kielc** (nazwisko znane redakcji):

„Słyszymy o polskich szybowniczkach bijących międzynarodowe rekordy, słyszałyśmy też o bohaterskich lotniczkach radzieckich, których nazwiska złotymi zgłoskami wpisane są do historii ostatniej wojny". Niedawno jeszcze nie mówiło się o kobietach — kierowcach traktorów i samochodów, o kobietach kombajnerkach, hutniczkach itp. Ale teraz mówi się i słyszy bardzo dużo. Słyszy się i pisze także o lotniczkach — również dużo. Obecnie kobiety mają wiele do powiedzenia w lotnictwie.

STAŁEJ CZYTELNICZCE z Warszawy (nazwisko znane redakcji) donosimy, że nowy zmieniony statut Ligi Lotniczej ukaże się niebawem drukiem. Tymczasem radzimy przeczytać zamieszczony w 16 numerze SiM-u z br. artykuł pt. „Cele i zadania Ligi Lotniczej". Mamy wrażenie, że pozwoli to Wam na dostateczne zorientowanie się co do charakteru organizacji LL.

Kolegom **WIRGILIUSZOWI SZCZOTOWI z Warszawy** oraz **LEONOWI MARYSKO z Ornety** donosimy, że zapisawszy się do PO SP nie będą mogli zdobyć kwalifikacji lotniczych (o czym się już pewnie przekonali). Zaszło nieporozumienie. Całość szkolenia lotniczego przejęła od dawna Liga Lotnicza. W sprawie OSL radzimy zwrócić się do właściwej WKR (Wojskowej Komendy Rejonowej). W tej sprawie napisali do nas następujący koledzy: **EDMUND SAŁATA z POZNANIA, BOGDAN SOBIERAJ z Radomia, JULIAN MAKOWSKI z Otwocka, TADEUSZ OLSZEWSKI i LUDWIK KESLER z Olsztyna, KAZIMIERZ JURASZCZYK ze wsi Kołoszyn, JÓZEF STRZODA z Piaska, MICHAŁ STRUTYŃSKI ze wsi Szkółka oraz STANISŁAW KLIMOWICZ i JÓZEF PROKUDA z Ełka.** Wszystkich wyżej wymienionych informujemy, że ukończenie przeszkolenia lotniczego w Lidze Lotniczej znacznie ułatwia dostanie się do OSL. Piloci LL mają pierwszeństwo spośród zgłaszających się kandydatów.

Kol. **KAZIMIERZ TYLICKI z Jeleniej Góry.** Waszego listu w ogóle nie otrzymaliśmy — musiał zginąć. Prosimy Was abyście napisali dokładnie o co Wam chodzi. Odpowiedź zamieścimy natychmiast.

EWA NAWROCKA z Koszalina. Obawy Waszej cioci są zupełnie bezpodstawne. To wcale nie prawda, że „w szkołach szybowcowych chłopcy i dziewczęta kwaterują razem". Nie, koleżanko. Wasza ciocia jest w błędzie. Dziewczęta mają swoją specjalną szkołę szybowcową i wcale nie „uczą się palić papierosów". Nie ma w niej także ani jednego chłopca. Uspokójcie ciocię, kupujcie bilet i jedźcie na szkolenie. Życzymy powodzenia.

Kol. **JERZY GIERKOWSKI z Włocławka.** Zamówione numery wraz z listem wysłaliśmy w dniu 21.6.1951 r. Należność należy wpłacić na konto PKO Warszawa I-19795/113 — Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych.

Kol. **WŁADYSŁAWA WRÓBLA ze Szczakowej** prosimy o podanie bliższych danych o modelarni, w której pracuje. Krytykujcie śmiało. Dopomożemy.

Kol. **STANISŁAWOWI PYTLASIOWI z Opatowa** radzimy napisać w interesującej go sprawie do Zarządu Okręgu Kieleckiego LL — ul. Staszica 10.

Koledze **EDWARDOWI KIEBASIŃSKIEMU z Kraśnika** życzymy cierpliwości. O swój wiek możecie być spokojni.

R

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Odpowiedzi lekarza lotniczego cieszą się coraz większą popularnością, czego dowodem jest wzrastająca ilość listów napływających do tego działu. Dla uniknięcia powtarzania się odpowiedzi tego samego typu, prosimy naszych czytelników o systematyczne czytanie „Lekarza", co przyniesie im wiele korzyści.

Zaczynamy od listu kol. BOLESŁAWA SENACZKA Z DROGOSŁAWCA, który pisze, że badanie rentgenologiczne wykazało w jego „lewej wnęce parę miękkich cieni wielkości grochu".

Piszecie niezrozumiale. Jeśli jednak chodzi o to, iż we wnęce lewego płuca znajdują się liczne gruczoły słabo wysycone (jak piszecie „miękkie"), to do lotnictwa w charakterze kandydata nie nadajecie się. Radzimy zwrócić się do lekarza, by wyjaśnił sprawę chorobową i ewentualnie podjął się leczenia. Czas trwania leczenia — od kilku tygodni do kilku miesięcy, czasem do kilku lat.

B.

Kol. RYSZARD B. Z KIELC (nazwisko znane redakcji) pyta, czy będzie mógł być przyjęty do OSL mając nerwicę serca.

Do Oficerskiej Szkoły Lotniczej z nerwicą serca nie możecie być przyjęci. Jeżeli schorzenie to jest niewielkiego stopnia, możecie udać się do lekarza, by wyleczył Was. Po wyleczeniu możecie starać się o przyjęcie do Szkoły, o ile oczywiście będziecie oprócz dobrego zdrowia odpowiadać wszystkim warunkom, stawianym kandydatom do OSL.

B.

ODPOWIEDZI ADMINISTRACJI

Ziółkowski Alfred ze Szczecina, Wawryń Tadeusz z Oleśnicy, Aleksander Knychała z Wągrowca Wlkp., Paradowski Józef z Żabieńca, p-ta Piaseczno, Kozak Maciej z Wągrowca, Iralski Zbigniew z Prudnika, Sowiński W. z Wrocławia, Starzyk Edward z Nowego Miasta k. Wałbrzycha, Guttman Andrzej ze Skolimowa, Lewandowski Robert z Ziębic D S, Walczak Zbigniew z Katowic Dębn., Bona Henryk z Bydgoszczy, Szewczyk Kazimierz z Tomaszowa Mazowieckiego, Nowicki Karol z Nakła n Not. woj. bydgoskie, Saraczyński Krzysztof z Wrocławia.

Ażeby otrzymać zamówione przez Was numery SiM-u, SP i roczniki należy wpłacić należność na konto PKO-I-19795/113— Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja czasopism lotniczych. Za zaliczeniem nie wysyłamy.

Materiały modelarskie należy zamawiać za pośrednictwem modelarni (na zamówienie zbiorowe). Plany modeli latających, nie kartonowych, zamieszczamy często w SiM-ie.

Lewandowski Robert z Ziębic D/S — Administracja Czasopism Lotniczych podaje do wiadomości, że sprawą prenumeraty zajmuje się PPK „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO-I-15678 na SiM i I-15679 nr SP. Zaznaczamy przy tym, że wpłaty na prenumeratę dokonywać należy w takim terminie, ażeby po obliczeniu czasu trwania przesyłki wpłynęła do dnia 20 na miesiąc następny. W redakcji można nabyć tylko numery zaległe i roczniki, wpłacając jak podano wyżej.

Domagała Tadeusz z Nowego Miasta nad Drw. — Prosimy o zawiadomienie nas, czy otrzymaliście rocznik 1950, ponieważ „Ruch" z całą pewnością twierdzi, że wysłał go na Wasz adres w dniu 16.6. br.

Dziedzic Jerzy z Żychlina — Prosimy o dokładne podanie adresu, ponieważ nie wiemy dokąd wysłać zamówione numery SiM-u.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

CZY WIECIE ŻE...

26 czerwca 1941 r. kapitan Gastello wraz z załogą samolotu DB-3 dokonał bohaterskiego czynu, rzucając podbitą i palącą się maszynę na skupienie czołgów i cystern wroga.

20 lipca 1882 r. Iwan Gołubiew, mechanik - samouk, syn ubogiego chłopa wykonał na samolocie Możajskiego pierwszy na świecie udany lot, zyskując sobie miano pierwszego pilota świata.

25 lipca 1948 r. odbyła się w Tuszyno (pod Moskwą) defilada i przegląd oraz pokaz akrobacji różnych typów radzieckich samolotów odrzutowych.

2 sierpnia 1913 r. samolot „Russkij Witiaź" ustalił światowy rekord długotrwałości lotu — 1 godz. 54 min.

3 sierpnia 1936 r. pilot Kokkinaki podniósł na dwusilnikowym samolocie transportowym CKB-26 ładunek 500 kg na wysokość 12 816 m, bijąc rekord francuski z 1932 roku.

6 — 18 sierpnia 1950 r. na XIX Wszechzwiązkowych Zawodach Modeli Latających w miejscowości Silikatnaja modelarze radzieccy 77 razy przewyższyli rekordy międzynarodowe i wszechzwiązkowe.

7 sierpnia 1887 r. Dymitr Mendelejew wykonał lot na balonie własnej konstrukcji w celu przeprowadzenia obserwacji zaćmienia słońca.

27 sierpnia 1913 r. kapitan Piotr Niestierow po raz pierwszy na świecie wykonał podstawową figurę akrobacyjną — martwą pętlę (looping).

28 sierpnia 1950 r. J. Forostienko pobił rekord międzynarodowy, przelatując na samolocie Jak-18 odległość 500 km z szybkością 441,176 km na godz.

26 września 1920 r. na mocy dekretu rządu radzieckiego powstaje Instytut Inżynierów Czerwonej Floty Powietrznej im. Żukowskiego.

25 października 1950 r. z lotniska Centralnego Obserwatorium Aerologicznego pod Moskwą wystartował balon stratosferyczny „SSSR-WR-79" dla przeprowadzenia badań naukowych górnych warstw atmosfery. Po locie trwającym 83 godz. 29 min. balon wylądował w Kazachstanie koło miasta Ałma-Ata, przebywając odległość 3 100 km i utrzymując się średnio na wysokości 5 000 metrów.



Rosjanin Gleb Kotielnikow, twórca nowoczesnego spadochronu (1911 rok).

„ZWYCIĘZCA PRZESTWORZY" NA EKRANACH

W związku z Kongresem Nauki Polskiej, na ekranach naszych kin odbywa się przegląd filmów fabularnych, poświęconych postaciom wielkich uczonych. Przegląd zainaugurował nowy radziecki film „Zwycięzca przestworzy" poświęcony życiu wielkiego uczonego, ojca rosyjskiego lotnictwa Mikołaja Żukowskiego.

Jak i w innych filmach radzieckich tego typu tak i w filmie o Żukowskim główny nacisk położono na odbycie procesu powstawania twórczej myśli naukowej, a wraz z nią nowych osiągnięć praktycznych.

Do najlepszych epizodów filmu należą te, które rekonstruują na ekranie obrazy prymitywnych pierwszych samolotów, historyczne sceny pierwszych lotów, pierwszych porażek i pierwszych zwycięstw rosyjskich zdobywców przestworzy.

Żukowski, wielki uczony, wybitny badacz i teoretyk lotnictwa ukazany został na żywym tle epoki i przeprowadzanych przez niego doświadczeń.

W roli tytułowej występuje w filmie J. Jarowskij, który z dużym talentem wiernie odtworzył postać Żukowskiego. Ten ciekawy i pouczający film winien obejrzeć każdy, kto interesuje się lotnictwem i jego historią.

MAŁY SŁOWNIK LOTNICZY

Dolnopłat — jednopłat o skrzydłach umocowanych u dołu kadłuba lub pod nim.

Drążek sterowy — drążek znajdujący się w kabinie pilota, za pomocą którego pilot (ręką) porusza ster wysokości, wychylając drążek do przodu lub do tyłu oraz lotki wychylając drążek na lewą stronę lub prawą.

Drzewiecki Stefan — Polak, jeden z wybitnych teoretyków lotnictwa, urodzony 16.XII.1844 r. zmarł 25.IV.1938 r. W roku 1913 buduje samolot typu kaczka.

Dwupłat — samolot o dwóch parach skrzydeł umieszczonych jedna nad drugą.

Dźwigar skrzydła — inaczej belka nośna — główna część skrzydła, równoważąca siły i momenty powstające przy obciążeniu skrzydła w locie. Najczęściej spotykane dźwigary to: skrzynkowe, o przekroju zamkniętej skrzynki; kratowe, tworzące kratownicę z kształtowników; wielokrotne, utworzone z większej ilości belek kształtowych lub kratowych. Do budowy dźwigarów stosuje się drewno względnie metale.

E

Ekipa lotnicza — załogi samolotów, połączone w zorganizowaną jednostkę, wykonywującą pod dowództwem kierownika pewne zadanie sportowe.

Eksploatacja — w lotnictwie użytkowanie samolotu(ów) komunikacyjnego (ych), sportowego(ych) i innych cywilnych.

Elektryczność atmosferyczna — energia elektryczna znajdująca się w powietrzu, której wyładowanie podczas burzy (pioruny) mogą być niebezpieczne dla statków powietrznych. Szczególnie narażone są na to niebezpieczeństwo balony na uwięzi (i zaporowe), które — będąc połączone linami stalowymi z ziemią ułatwiają wyładowanie poprzez nie.

Etapy lotu — odcinki, z których składa się przelot długodystansowy pomiędzy następującymi po sobie między-lądowaniami.

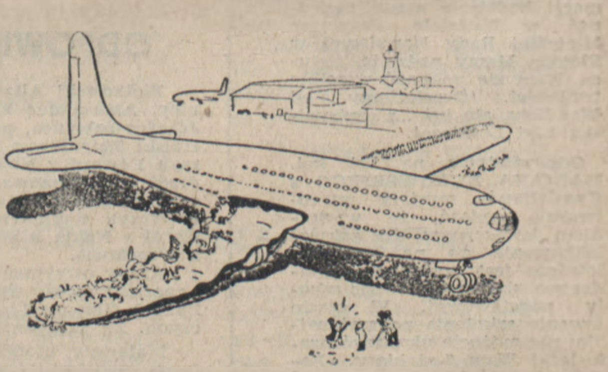
F

Fotografia powietrzna — zdjęcie fotograficzne obiektów naziemnych z samolotu lub balonu.

Foto-mapa — mapa wykonana za pomocą zdjęć powietrznych.

Front burzy — inaczej czoło burzy. Pas prądów wznoszących się przed linią chmur nadciągającej burzy. Wykorzystywany chętnie przez szybowników ze względu na możność wykonania długiego przelotu.

(cdn).



Pamiątkowe zdjęcie

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48. Zam. 1424 2-B-34398